

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

L'INDUSTRIE
ET LE
COMMERCE DU PÉTROLE
EN FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le 19 Février 1910, à 1 heure 1/2

PAR

Robert ANDRÉ

Président : M. CAUWÈS, professeur.

*Suffragants : { MM. ALGLAVE,
FERNAND FAURE, } professeurs.*

PARIS

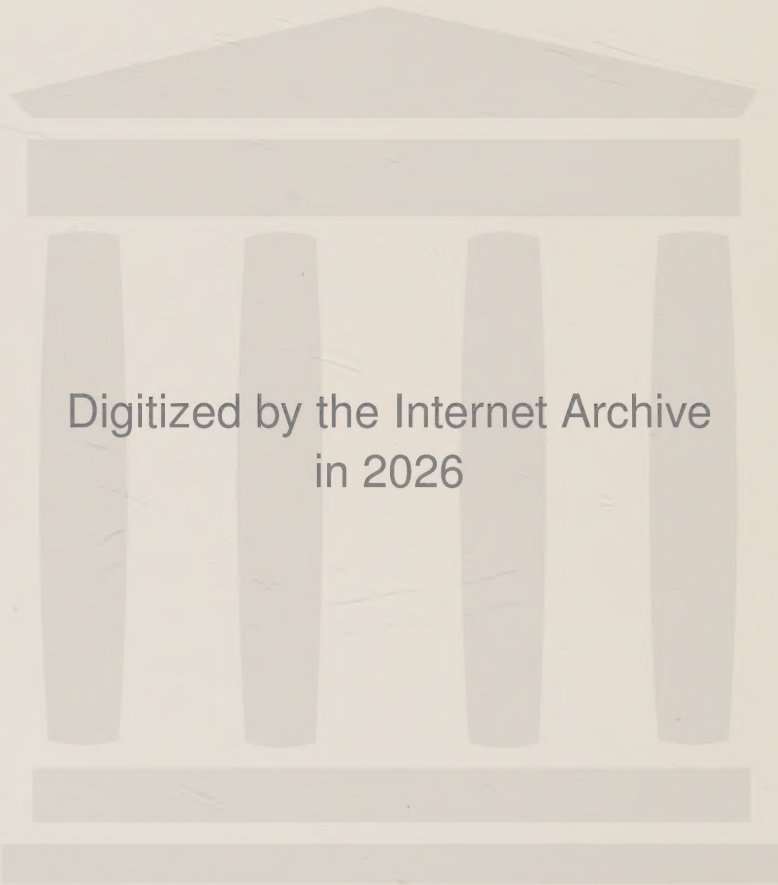
LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, rue Soufflot, et rue Toullier, 13

1910



Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

L'INDUSTRIE
ET LE
COMMERCE DU PÉTROLE
EN FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le 19 Février 1910, à 1 heure 1/2

PAR

Robert ANDRÉ

Président : M. CAUWÈS, professeur.

*Suffragants : { MM. AGLAVE,
FERNAND FAURE, } professeurs.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU

ÉDITEUR

14, rue Soufflot, et rue Toullier, 13

1910



BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux.

MICHEL CHEVALIER. — *Cours d'économie politique*. Paris, 1858.

CAUWÈS. — *Cours d'économie politique*. Paris, 1878.

BOURGUIN. — *Les systèmes socialistes et l'évolution économique*. Paris, A. Colin, 1907.

CAUWÈS. — *Cours professé à la Faculté de Droit de l'Université de Paris, 1907-1908*.

DESCHAMPS. — *Cours professé à la Faculté de Droit de l'Université de Paris, 1907-1908*.

Ouvrages spéciaux.

RICHE et HALPHEN. — *Le pétrole*. Paris, Baillière, 1898.

H. DEUTSCH. — *Le pétrole et ses applications*. Paris, Quantin.

RICHE et ROUME. — *Rapport sur la production, l'industrie et le commerce des huiles minérales aux États-Unis*. Imprimerie nationale, Paris, 1892.

L. C. TASSART. — *Exploitation du pétrole*. Paris, Dunod et Pinat.

J. DEMARET-FRESON. — *Étude sur les gisements de pétrole*. Paris, Fischlin, 1904.

ALBERT ARMAND. — *Le régime des pétrole en France* (Rapport à la Chambre de commerce de Marseille, présenté par). Marseille, 1902.

- DE MONZIE. — *Les pétroles et le budget (Revue politique et parlementaire, décembre, 1902).*
- *Le régime douanier des pétroles (Revue politique et parlementaire, février 1903).*
- M. GASCHEAU. — *La question des pétroles en France*, thèse pour le doctorat. Paris, Chevalier-Maresq et C^{ie}, 1903.
- M. GENSOUL. — *Le monopole des pétroles par l'État en France*, thèse pour le doctorat. Paris, L. Larose, 1902.
- P. de ROUSIERS. — *Les industries monopolisées aux États-Unis*. Paris, A. Colin, 1908.
- YVES GUYOT. — *Le trust des pétroles aux États-Unis*. Paris, Guillaumier, 1903.
- ET. MARTIN-SAINT-LÉON. — *Cartells et trusts*. Paris, V. Le-coffre, 1909.
- STOURME. — *Monopoles fiscaux*.
- A. PASCAUD. — *Les monopoles d'État (Revue critique de législation et de jurisprudence*. Paris 1903).
- DOLLÉANS. — *L'accaparement*. Paris, Larose, 1902.
- YVE GUYOT et RAFFALOVICH. — *Dictionnaire du commerce et de l'industrie*. Article pétrole.

Journaux et Revues

Moniteur du pétrole roumain.

Journal du pétrole.

Petroleum Review.

AVANT-PROPOS

L'existence d'une industrie du pétrole en France offre quelque chose d'exceptionnel. Seul de tous les États européens, en dehors des pays de production, nous possédons une telle industrie (1), et elle est née, non pas de conditions naturelles, ni d'une situation privilégiée dont nous aurions bénéficié, mais de la volonté consciente du législateur, qui, en élevant une barrière douanière, lui a permis de prendre naissance et de conquérir sa pleine expansion. Cet effort de notre législation a été pleinement couronné de succès et le raffinage du pétrole est devenu une des industries les plus prospères dont notre pays puisse s'honorer. Jusqu'en 1903, elle a donné les preuves de la plus grande vitalité et résisté victorieusement aux entreprises de la concurrence étrangère, tandis que la protection légale, qui assure son existence, a pu, par étapes successives, être ramenée de 12 francs à 3 fr. 50, sans compromettre sa prospérité.

(1) L'Espagne, cependant, possède également une industrie de raffinage, mais malgré une protection qui varie de 7 à 12 francs, cette industrie ne s'est pas développée, et n'offre pas, à beaucoup près, le même intérêt économique.

Il est vraisemblable que les industriels français, qui ont créé et développé cette industrie en France, auraient toujours trouvé dans l'État un protecteur sûr et avisé, si certains événements n'étaient venus provoquer contre eux l'hostilité d'une grande partie de l'opinion publique et du parlement. Nous voulons parler de la création du syndicat des raffineurs de pétrole.

Au cours des luttes que les industriels français eurent à entreprendre à l'encontre de la concurrence étrangère, ils furent amenés à concentrer leurs forces, pour ne pas succomber. Même syndiqués, ils durent encore subir la loi de la Standard Oil C^o, la grande Compagnie américaine, qui domine tout le commerce du pétrole dans le monde, et qui leur imposa son alliance.

Mais, en se formant en syndicat et en concluant l'union imposée par la Standard, les raffineurs avaient réalisé une sorte de monopole qui suscita les attaques les plus vives et amena une nouvelle orientation dans notre politique économique vis-à-vis du pétrole. La taxe de raffinage votée en 1903 est une première étape dans cette voie. Elle a abaissé la protection à un taux tellement bas que, faute de l'appui strictement nécessaire, l'industrie du pétrole disparaît peu à peu de notre pays. D'autres réformes plus radicales encore sont à l'ordre du jour : c'est la suppression de toute protection, et c'est aussi

l'attribution à l'État du raffinage et de la vente des pétroles.

Il y a donc là un problème économique qui se pose. Nous nous efforcerons de l'étudier en toute sincérité et en tenant compte de tous les éléments qui le constituent.

Le premier des termes à prendre en considération, c'est assurément les conditions toutes spéciales qui caractérisent l'exploitation et le commerce du pétrole dans le monde entier. Il y a lieu, en effet, d'observer que nous nous trouvons en face d'un produit offrant les caractères d'un monopole naturel. Les pays où on le rencontre en abondance sont peu nombreux. Quelques États trouvent dans leur sol de quoi alimenter une partie de leur propre consommation, mais le plus grand nombre sont entièrement tributaires des cinq ou six pays qui assurent l'approvisionnement du reste du monde.

La concurrence internationale se trouve d'autant plus strictement limitée que, dans chacun de ces foyers de production, la concentration s'est faite sous forme de syndicat, de cartell ou de trust, en sorte que, en dernière analyse, le commerce du monde se trouve dominé par quelques grandes compagnies, parmi lesquelles le trust américain tient une place prédominante.

Enfin, entre ces compagnies, la concurrence ne s'établit pas de la même façon pour tous les produits

du pétrole et sur tous les marchés. La composition des pétroles varie, en effet, d'une région à l'autre, et avec elle les produits, ou tout au moins la proportion des produits que l'on pourra en extraire. D'autre part, la situation géographique des différents pays producteurs les place plus ou moins avantageusement dans le commerce international.

Nous croyons avoir ainsi marqué le lien qui existe entre les différentes parties de notre thèse et expliqué pourquoi nous avons cru devoir la faire précéder d'un examen sommaire sur la chimie du pétrole, d'un exposé sur sa géographie économique et, enfin, d'une étude assez détaillée sur l'organisation industrielle et commerciale dans les pays de production.

PREMIÈRE PARTIE

LE PÉTROLE DANS LE MONDE

CHAPITRE PREMIER

NOTIONS SOMMAIRES SUR LA NATURE ET LA COMPOSITION DES PÉTROLES

—

A) *Caractères physiques et chimiques du pétrole* (1).

Le pétrole à l'état naturel se présente sous la forme d'un liquide fluorescent, dont la couleur varie du jaune à peine ambré au brun foncé, et qui présente généralement des reflets verdâtres plus ou moins sombres. Il a une odeur *sui generis* caractéristique, parfois franchement éthérée, le plus souvent fort désagréable, d'autant plus qu'il contient plus de soufre. Généralement, les huiles les plus légères sont les moins colorées et les moins odorantes, tandis que les huiles lourdes sont opaques, presque noires et présentent une odeur très désagréable.

(1) Cf. Henry Deutsch, *Le pétrole et ses applications*, Paris. — A. Riche et G. Halphen, *Le pétrole*, Paris, 1896, auxquels nous avons emprunté toutes les données contenues dans ces deux premiers chapitres.

La densité du pétrole brut oscille entre 0,765 et 0,970 (1). Elle varie suivant la provenance, et même parfois, pour un même centre de production, suivant les puits, et elle augmente au contact de l'air. Le coefficient de dilatation est en raison inverse de la densité, d'autant plus élevé que la densité est plus faible.

Au point de vue chimique, le pétrole se range parmi les composés binaires du carbone et de l'hydrogène. Il appartient à la famille des hydrocarbures, et, de fait, parmi les corps qui entrent dans sa composition, on rencontre à peu près tous les hydrocarbures connus.

On peut, d'une façon générale, donner du pétrole la synthèse suivante : (2)

Carbone..... 80,4 à 87,4 0/0

Hydrogène 11 à 16 0/0

Oxygène : Se trouve dans tous les pétroles bruts, mais en très faible proportion. La quantité en augmente rapidement au contact de l'air par suite d'oxydation.

Soufre : Ne se rencontre pas dans beaucoup de pétroles et n'y entre que pour une infime proportion.

Azote : Plus rare encore que le soufre.

D'après Brongniart, le pétrole serait la plus importante des quatre variétés établies par les géologues,

(1) Riche et Halphen, *op. cit.*

(2) H. Deutsch, *op. cit.*

dans l'espèce minéralogique, à laquelle ils ont donné le nom de bitume.

- | | | |
|--------------------------------|---|--------------------------------|
| 1. Bitume naphte, volatil | } | à la température
ordinaire. |
| 2. Bitume pétrole, liquide | | |
| 3. Bitume malthe, demi-liquide | | |
| 4. Bitume asphalte, solide | | |

L'étude chimique du pétrole a démontré l'existence (1) :

1° D'hydrocarbures à l'état gazeux tenus en dissolution, mais volatils à la température ordinaire ; ils sont souvent en telle abondance qu'on les emploie pour l'éclairage et le chauffage sur les lieux de production.

2° D'hydrocarbures à l'état liquide, qui entrent pour la plus grande partie dans la composition du pétrole ; ce sont ces hydrocarbures qui, à la distillation, donneront des essences, des huiles lampantes et des huiles de graissage.

3° D'hydrocarbures à l'état mou, qui deviendront les vaselines.

4° D'hydrocarbures à l'état solide, c'est-à-dire les paraffines.

5° Enfin de composés oxygénés, sulfurés et azotés.

Ces différents hydrocarbures qui entrent dans la composition du pétrole sont intimement mélangés, si

(1) H. Deutsch, *op. cit.*

bien que, ainsi qu'il est habituel pour tous les composés homogènes, les parties volatiles à la température ordinaire restent en dissolution, tandis que les parties qui se solidifient à la même température restent à l'état liquide. Pour amener la volatilisation ou la solidification d'un produit, il faudra donc amener la température à un degré plus ou moins élevé que le point de volatilisation ou de solidification du corps que l'on veut éliminer. Ce fait joue un rôle important dans la distillation (1).

B) *Distillation du pétrole.*

Le pétrole, tel que nous venons de l'examiner, est à peu près inutilisable. Il faut fractionner les différents produits qui entrent dans sa composition, afin de les rendre aptes à l'usage. Le procédé, qui est actuellement universellement employé, est le fractionnement par la chaleur. On chauffe le pétrole brut dans une cornue et on provoque le départ des produits de moins en moins légers.

On obtient ainsi (2) :

1° Des produits gazeux à la température ordinaire

(1) Riche et Halphen, *op. cit.*

(2) H. Deutsch, *op. cit.*

qui s'évaporent en partie au simple contact de l'air, mais dont il reste une partie en dissolution. Ces produits composés d'éthane, de butane et de pentane sont utilisés sur place pour l'éclairage et le chauffage.

2° Des produits liquides qui sont :

a) Ether de pétrole : densité 0,650, point d'ébullition entre 45° et 70°, d'un maniement dangereux.

b) Essence de pétrole : densité 0,720, point d'ébullition entre 70° et 120°.

c) Huile lampante : densité 0,780 à 0,810, bouillant de 150° à 180° ; n'émet pas de vapeurs à la température ordinaire ; on peut même y éteindre, par immersion, une allumette enflammée.

d) Huile lourde : densité 0,830 à 0,900, point d'ébullition entre 350° et 420°, dont on extrait les huiles lubrifiantes, la vaseline et la paraffine.

3° Il reste dans la cornue un goudron. Si l'on chauffe encore, on obtiendra des goudrons liquides, épais, noirs, formés des carbures très condensés et pauvres en hydrogène.

4° Il restera alors dans la cornue du coke presque pur et une faible quantité de carbures encore plus pauvres en hydrogène.

Indépendamment de la distillation fractionnée, l'action de la chaleur provoque, quand on arrive à la température de 300° à 350°, la décomposition des principes constituants de l'huile et la formation de

composés à point d'ébullition plus bas, c'est-à-dire qu'il y a phénomène de dissociation des éléments de l'huile, et formation de composés qui n'existent pas tout formés dans l'huile brute. C'est cette phase de la distillation que les Américains nomment « *cracking* ».

Ce phénomène joue un rôle très important dans la distillation. On s'efforcera de le provoquer si l'on veut produire le plus possible de produits lampants. Au contraire, on s'emploiera à l'éviter dans le cas où l'on cherchera à pousser le plus loin possible le fractionnement de l'huile et à obtenir des produits de qualité supérieure. A ce dernier point de vue on utilisera notamment la distillation par la vapeur surchauffée.

c) *Variation de la nature des pétroles d'après leur provenance.*

Nous avons jusqu'ici exposé les caractères de ce qu'on pourrait appeler le pétrole type, mais, de fait, les différents pétroles sont loin de présenter tous les mêmes caractères ; leur nature varie considérablement suivant leur provenance. Dans tous, on rencontre généralement les différents éléments que nous avons énumérés et que l'on séparera par la distilla-

tion, mais les proportions de ces éléments varient beaucoup. Certains pétroles dits légers, et dont le type est le pétrole de Pensylvanie, sont riches en produits lampants et en paraffine. D'autres, au contraire, tels que les pétroles de Bakou, contiennent relativement peu de produits légers, mais ont un très bon rendement en huile lourde et ne contiennent que très peu ou pas de paraffine, ce qui fait qu'ils ont un point de congélation plus bas.

Nous nous bornons à mentionner ce point, renvoyant aux ouvrages spéciaux où l'on pourra trouver des analyses nombreuses d'huiles de différentes provenances (1). Nous voulons seulement insister sur le fait que, au point de vue économique, l'analyse d'une huile offre un intérêt primordial. Une huile contenant des éléments très diversifiés sera toujours sur le marché dans une meilleure position qu'une huile ne donnant que des produits lourds, par exemple, parce que, d'après la loi de l'offre et de la demande, le producteur de la première catégorie d'huile pourra faire varier plus facilement ses prix et récupérer tout ou partie de son bénéfice sur tel ou tel produit. Ce loisir n'existera pas pour la seconde catégorie.

Indépendamment de cela, le rendement des différents produits, qu'on retire du pétrole, est très

(1) Riche et Halphen, *op cit.* — H. Deutsch, *op cit.*

variable. Pendant longtemps, c'est l'huile lampante qui a donné les plus beaux bénéfices ; depuis l'avènement de l'automobile, c'est au contraire l'essence qui constitue le meilleur rapport. Il s'en suit qu'une contrée pétrolifère sera, actuellement, d'autant plus privilégiée que son huile aura un meilleur rendement en essence. A tous les points de vue, c'est l'huile type Pensylvanie qui offre le plus d'avantages commerciaux. D'un excellent rendement en produits légers, — pétrole lampant et essence, — cette huile donne également d'excellentes huiles lubrifiantes, de la paraffine et de la vaseline ; en un mot, toute la gamme des différents produits et sous-produits du pétrole.

CHAPITRE II

DISTRIBUTION DU PÉTROLE A LA SURFACE DU GLOBE

Tel que nous venons de le décrire sommairement, le pétrole se trouve très inégalement distribué dans le monde. Certaines régions le possèdent en abondance ; d'autres, au contraire, en sont dépourvues. Notre pays est de ces derniers ; il n'y a aucun gisement pétrolifère en France.

Nous croyons indispensable à la compréhension des questions qui se présenteront à nous, au cours cette étude, de passer brièvement en revue les différents centres de production.

Les différents pays où l'on trouve actuellement du pétrole sont, par ordre d'importance : les États-Unis d'Amérique, la Russie, les Indes Néerlandaises, la Galicie, la Roumanie, les Indes Anglaises, le Japon, le Mexique, l'Allemagne, le Canada, le Pérou, l'Italie.

1° ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

C'est aux États-Unis que se trouve actuellement la production la plus importante du monde : 24,200,000 tonnes sur 37,262,000 représentant la production mondiale pour 1908, soit à peu près les deux tiers de toute la production.

L'origine de l'industrie du pétrole aux États-Unis remonte à 1859, date à laquelle le colonel Drake, en forant un puits d'eau en Pensylvanie, découvrit du pétrole en abondance (1). A la suite de cet heureux résultat, on déploya, dans la région, une activité extraordinaire, et la production, qui n'était encore que de 262 tonnes en 1859, monte en 1860 à 65,500 et à 276,882 tonnes en 1861. Depuis cette époque, l'industrie et le commerce du pétrole y ont pris un développement considérable.

C'est en Pensylvanie que l'extraction avait débuté, c'est là qu'elle fut pendant longtemps concentrée. Jusqu'en 1875, à peu près tout le pétrole de l'Amérique en provient; mais, à cette époque, des forages heureux ayant été tentés dans l'Ohio, la Virginie de l'Ouest et la Californie, ces différents États apportent à la production totale un contingent d'abord faible, mais

(1) H. Deutsch, *op. cit.*

qui prend bientôt une grande extension. Depuis, on a fait partout des forages, et l'huile a jailli d'un grand nombre de points. Actuellement, il y a dix-huit États qui fournissent du pétrole.

On peut se rendre compte de leur production relative par le tableau ci-après, tel que le donne le Dr David Day, pour les années 1906, 1907 (1). Les chiffres officiels pour 1908 ne sont pas encore connus, nous n'avons que le chiffre global.

(1) *Moniteur du pétrole roumain*, 1908.

ÉTATS	QUANTITÉ EN TONNES		DIFFÉRENCE EN PLUS OU EN MOINS
	1906	1907	
Californie	4.402.167	5.291.272	+ 889.105
Colorado	43.624	44.156	+ 532
Illinois	584.801	3.229.506	+ 2.644.705
Indiana	1.020.509	682.024	— 338.485
Kansas	2.888.627	6.109.222	+ 3.220.594
Oklahoma			
Kentucky	161.462	109.293	— 52.169
Tennessee			
Louisiane	1.207.374	665.000	— 542.374
Michigan	532	532	»
Missouri			
New-York	165.452	161.196	— 4.256
Ohio	1.966.804	1.623.531	— 343.273
Pensylvanie	1.364.181	1.329.867	— 34.314
Texas	1.671.544	1.638.959	— 32.585
Utah	»	1.197	+ 266
Wyoming	951	»	»
Virginie de l'Ouest	1.306.594	1.204.880	— 101.714
TOTAL	16.784.602	22.090.635	+ 5.306.033

Cette distinction par États est d'ailleurs un peu factice ; en réalité, tout le territoire des États-Unis se partage, au point de vue de la production du pétrole, en un certain nombre de grandes régions pétrolifères, qui sont (1) :

1° *Plaines d'Appalachiana* : comprenant des terrains situés dans les États de New-York, de la Pensylvanie, de la Virginie de l'Ouest, du Kentucky et du Tennessee. C'est cette région que l'on nomme « Pennsylvania Oil Fields », et qui fournit le pétrole de Pensylvanie, le plus riche en produits légers et en paraffine, et ne contenant ni asphalte, ni soufre.

La production de cette région a été, en 1907, de 3,370,486 tonnes, représentant une valeur de 218,833,430 francs.

2° *Plaines Lima-Indiana*, ou « Lima Oil Fields » : champ pétrolifère s'étendant sur l'Ohio et l'Indiana, qui donne un pétrole moins bon, contenant très peu de paraffine et renfermant du soufre, ce qui nécessite un traitement spécial de désulfuration.

La production pour 1907 a été de 1,745,093 tonnes pour une valeur de 59,812,050 francs.

3° *Plaines de l'Illinois* : qu'après des études géologiques assez récentes on a séparées du champ de Lima, comprennent des territoires de l'Indiana et de

(1) *Moniteur du pétrole roumain*, 1908.

l'Illinois. Les veines de pétrole qu'on y a trouvées sont faibles et isolées ; l'huile varie beaucoup de l'une à l'autre ; en général, elle contient peu de soufre ; en certains endroits, elle contient de l'asphalte et de la paraffine.

La production de 1907 a atteint 3,229,506 tonnes d'une valeur de 82,164,735 francs.

4° *Plaines du Midi* : ou « Kansas Oil Fields », s'étendant sur le Kansas, l'Oklahoma, l'Indian Territory et le nord du Texas. Le pétrole y diffère beaucoup. Une bonne partie contient de l'asphalte et de la paraffine.

La production de 1907 a été de 6,230,518 tonnes, pour une valeur de 96,001,175 francs seulement.

5° *Région du Golfe* : ou « Texas Oil Fields », comprenant les pétroles du Texas et de la Louisiane. Le pétrole du Sud contient énormément de soufre ; on l'utilise surtout comme combustible liquide pour l'exportation, mais il contient aussi une forte proportion d'huiles lourdes qu'on emploie pour le graissage. Le pétrole du Nord est plus léger et contient moins de soufre.

La production s'éleva en 1907 à 2,182,530 tonnes d'une valeur de 68,716,595 francs.

6° *Plaines de Californie* : ou « California Oil Fields » couvrent une étendue considérable, s'étendant depuis le Golfe de Californie jusqu'à San-Francisco. L'activité y est très grande. En certains endroits,

notamment à Santa Barbara, on a même foré des puits en pleine mer.

La production est importante, de 5,286,484 tonnes en 1907, pour une valeur de 73,499,780 francs, mais le pétrole y est d'assez mauvaise qualité, en général. A base d'asphalte et ne contenant que très peu ou pas de paraffine, il a une densité très élevée qui, parfois, et même sensiblement égale à celle de l'eau. Il donne très peu de produits lampants, mais beaucoup de résidus qui sont employés, pour la plus grande partie, comme combustible, et, pour le reste, à la fabrication de l'asphalte, au goudronnage des routes, et aussi à la fabrication d'huiles de graissage.

7° Enfin, on a découvert, depuis de nombreuses années déjà, d'autres gisements mais beaucoup moins importants, dans le Wyoming, le Colorado, le Missouri et le Michigan, et ailleurs encore.

Tous ces gisements ne fournissent que 46,000 tonnes d'une valeur de un million et demi environ ; seul celui de Wyoming semble donner des espérances pour l'avenir.

D'une façon générale, les huiles américaines donnent : en huile d'éclairage 60 à 75 pour 100, en paraffine 4 à 8 pour 100 ; ce n'est pas vrai de toutes les huiles américaines, notamment de celles de la Californie et du Texas, mais seulement des huiles se rapprochant du type de Pensylvanie. C'est pour cela

que nous avons donné, à côté du chiffre de la production, son évaluation en francs, d'après les statistiques américaines, parce qu'elle fait ressortir, d'une façon saisissante, les différences de qualité des différentes huiles. C'est ainsi que, sur une valeur totale de 600 millions et demi pour toute la production américaine de 1907, celle de la Pensylvanie représente plus de 33 pour 100 de cette valeur, alors qu'elle n'entre que pour un peu plus de 15 pour 100 dans la production totale.

2° RUSSIE.

La Russie possède dans la presqu'île d'Apschéron, à l'extrémité sud-est des monts du Caucase, un des champs de pétrole les plus riches du monde. On sait que le pétrole y fut connu depuis les temps les plus reculés, et que ses sources de naphte et ses puits de gaz inflammable jouèrent un rôle capital dans la religion des Parsis adorateurs du feu, dont les prêtres furent, pendant des siècles, gardiens du feu éternel alimenté par les vapeurs souterraines.

Malgré cela, le pétrole n'y fut exploité qu'en 1832 et, à cette date, on se contentait seulement de recueillir le pétrole des sources et des jets naturels. Ce ne fut qu'en 1871 que furent faits les premiers sondages, et ce n'est que de cette époque, que date,

à proprement parler, l'industrie du naphte en Russie. La période des débuts fut, d'ailleurs, longue et difficile, et ce ne fut guère que dix ans plus tard qu'elle prit son véritable essor. Jusque là, la tradition obligeait les producteurs à envoyer leur pétrole à la foire de Nijni, pour le vendre. Le mauvais état des routes, le transport difficile, par conséquent, et fort coûteux, car il se faisait dans des barils de bois et l'on était obligé de faire venir le bois de fort loin, la distillation très défectueuse ne permettant pas de lutter contre la concurrence américaine qui s'était déjà implantée, tout cela rendait le commerce très difficile, et le prix de vente était loin d'être rémunérateur. Cependant, les sondages avaient donné les plus beaux résultats et les puits prodiguaient l'huile en abondance ; mais l'impossibilité de trouver un débouché amena un tel avilissement des prix que l'avenir même de cette industrie sembla définitivement compromis.

L'honneur d'avoir vaincu tant de difficultés et d'avoir donné à l'industrie et au commerce du pétrole russe l'expansion qu'ils ont actuellement revient à Louis Nobel et à son frère Robert Nobel. Ce sont eux qui, les premiers, relièrent par des tuyaux les puits de Balakhany à Bakou, sur la mer Caspienne, qui est devenue, par la suite, le centre de toute cette industrie. Ils firent construire des vapeurs-citernes, des allèges-citernes et des wagons-citernes et purent

ainsi, par mer d'abord, puis par les fleuves et la voie ferrée, écouler leurs produits dans tout le pays. L'entreprise des frères Nobel date de 1876. L'impulsion qu'ils ont donnée, ne tarda pas à porter ses fruits et, dès 1880, la production a augmenté dans de notables proportions, atteignant 400,237 tonnes, et donnant de beaux bénéfices. Depuis, elle n'a cessé de s'accroître. Dès 1895, elle était sensiblement égale à celle des États-Unis, qu'elle surpasse même de 1898 à 1901, avec plus de onze millions de tonnes. Depuis, la production a beaucoup diminuée ; elle n'est plus en 1908, que de 7,700,000 tonnes, soit une réduction de plus de trois millions de tonnes, tandis que pendant la même période, les États-Unis augmentent leur production de quinze millions de tonnes.

Il n'est pas vraisemblable que la Russie égalera jamais plus la production des États-Unis, dont les richesses en pétrole sont énormes. Il y a à cela beaucoup de raisons ; d'abord l'exiguité des champs russes vis-à-vis des énormes surfaces exploitées aux États-Unis, ensuite les débouchés moindres : débouché intérieur, la Russie étant loin d'avoir l'activité économique des États-Unis, et débouché d'exportation, le pétrole russe étant infiniment moins riche en produits légers que le pétrole de Pensylvanie et les autres pétroles américains d'exportation. Il est très certain que, en l'état actuel et faute de

débouchés suffisants, les producteurs russes ne cherchent pas à augmenter, dans de notables proportions, leur production. Cependant, l'arrêt que nous avons constaté, depuis 1901-1902, a pour cause, en grande partie, les troubles révolutionnaires qui ont agité en 1905 toute la région de Bakou ; le calme n'est pas encore complet ; il est possible que, lorsque le pays aura trouvé son équilibre politique, le développement de sa puissance économique s'en suive ; peut-être alors, l'industrie du naphte prendra-t-elle une expansion nouvelle, mais il faudrait pour cela, d'une part, que la consommation dans le pays même devint plus forte et, d'autre part, que le problème du combustible liquide fut résolu, pour plusieurs États européens, augmentant ainsi la demande de produits lourds qui serait fort avantageuse à la Russie, mais qui ne saurait d'ailleurs se développer sans une réduction considérable des frais de transport Batoum-Bakou qui viennent grever d'une façon excessive le prix de revient.

Quoi qu'il en soit, la production de la Russie tient encore la seconde place ; elle provient de quatre champs pétrolifères :

- 1° Balakhany ;
- 2° Sabountchi ;
- 3° Romany ;
- 4° Bibi-Eybat.

C'est le champ de Balakhany qui a été le premier

exploité, mais la production y diminue depuis quelques années, par suite de l'épuisement de nombre de puits. Actuellement, c'est la région de Bibi-Eybat qui donne le plus d'espoir.

Tous ces champs sont situés dans la même région, sur le versant sud-est des monts du Caucase, dans la presqu'île d'Apschéron. Le pétrole qu'on en tire offre approximativement les mêmes caractères; il contient peu d'essences et d'huiles lampantes relativement aux pétroles de Pensylvanie. En revanche, il donne d'excellentes huiles de graissage, à point de congélation très bas, par suite de l'absence complète de paraffine, et des résidus que l'on emploie pour le chauffage.

En dehors de la région de Bakou, il faut citer les champs de Grosny, près du port de Novorossisk sur la mer Noire. L'huile qu'on en retire est moins riche que celle de Bakou en produits lampants, mais, en revanche, elle contient plus d'essences. Malgré une production relativement faible, le pétrole de Grosny joue un rôle important dans le marché des essences.

Au début de janvier 1903, on avait découvert un champ pétrolifère plein d'espoir, près de la station de Berckei, sur le chemin de fer de Bakou à Vladicaucase. Un puits foré par la firme Nobel frères donnait 140 tonnes par jour; en 1904, on avait découvert également du pétrole à Chatoua, à mi-chemin entre Bakou et Batoum, mais ni l'une, ni l'autre

de ces deux régions n'a donné les résultats attendus, et il n'y a pas lieu actuellement d'en tenir compte.

Le rendement moyen des huiles russes est représenté par les chiffres suivants :

Benzine et essences.....	2 à 5 0/0
Huile lampante n° 1	27 à 48 0/0
— — n° 2	5 à 13 0/0
Résidu.....	30 à 60 0/0

3° INDES NÉERLANDAISES.

La découverte des premiers champs d'huile, dans les Indes Néerlandaises, eut lieu dans l'île de Sumatra, district de Langkat, et remonte à 1878. La période des recherches fut fort longue, remplie d'hésitations et de craintes sur le résultat final, et ce n'est que grâce à l'appui du gouvernement qu'on parvint, en 1890, à mettre sur pied la première exploitation. Depuis, on a découvert le pétrole à Java et à Bornéo, et la production des Indes Néerlandaises a pris une extension extraordinaire. Elle n'était encore que de 41,920 tonnes en 1893; elle monte à 111,200 en 1894 et atteint 414,400 tonnes en 1898. A cette époque, il se produit une très brusque et très grande diminution de rendement dans les sources de Langkat, qui avaient été, jusque là, les plus productives, et la production retombe à

246,400 tonnes pour 1899. Depuis, grâce à l'exploitation de nouveaux terrains, particulièrement ceux de Perlak, l'industrie du pétrole a repris sa marche ascendante, de 425,000 tonnes en 1900, elle est montée à 1,178,000 tonnes en 1907. Elle prenait ainsi la troisième place dans le monde ; mais, en 1908, malgré une augmentation (1,500,000 tonnes), la production est légèrement inférieure à celle de Galicie.

La qualité du pétrole produit est moyenne ; le naphle brut donne le rendement suivant :

Benzine.....	5 à 35 0/0
Pétrole raffiné.....	40 à 50 0/0
Résidus.....	25 à 40 0/0

Mais la très forte proportion de produits lourds ou résidus est heureusement contrebalancée par la très haute teneur en benzine d'une grande partie de ces huiles, et les hauts prix atteints par les essences pendant ces dernières années les placent dans une situation avantageuse sur le marché.

Des pétroles indo-hollandais, celui de Sumatra est le meilleur. Viennent ensuite celui de Java et celui de Bornéo. L'infériorité du pétrole de Java tient d'ailleurs surtout aux exigences de la consommation locale, qui est son plus gros débouché. Pour les agglomérations indigènes, il est plus avantageux d'avoir des produits bon marché et de mauvaise qua-

lité, que des produits chers, d'un pouvoir éclairant supérieur; par suite, on n'a pas d'intérêt à raffiner le pétrole de Java, au détriment du prix de vente.

4° GALICIE.

C'est un des premiers pays où le pétrole ait été exploité. Vers 1800, elle avait déjà une production annuelle d'environ 6,900 litres. En 1817, la mairie de Prague adoptait le pétrole pour l'éclairage de la ville. En 1840, la production est de 24,000 litres, qui se vendent comme graisse pour les charettes. En 1853, on commence à le raffiner dans de petites fabriques, et on l'emploie comme lampant. Mais ce n'est qu'en 1882, lorsqu'on eut introduit en Galicie le système de sondage canadien que l'on commença une exploitation plus étendue, et cette industrie ne prit vraiment son expansion qu'en 1894, sous l'impulsion de la « Galizische-Karpathen-Petroleum A. G. ».

La production s'est développée depuis, dans de grandes proportions, ainsi que le montrent les chiffres suivants :

1880.....	32.000 tonnes.
1890.....	91.650 —
1900.....	326.334 —

Enfin, en 1908, elle a atteint 1,700,000 tonnes.

La Galicie exploite des gisements échelonnés sur le versant externe des Karpathes. Les principaux chantiers sont :

1° Pour la Galicie de l'est : Boryslaw, Tustanovice, Schodnica ;

2° Pour la Galicie de l'ouest : Potok, Rogi, Rowne, Tamawa, Krosno.

C'est de beaucoup la Galicie de l'est qui est la plus riche. La plus grande partie de la production actuelle provient de Boryslaw et de Tustavonice.

Le pétrole de Galicie est d'excellente qualité. D'après deux auteurs différents, il donnerait à la distillation :

Benzine	10 0/0	5 0/0
Pétrole lampant.....	60 0/0	50 0/0
Paraffine.....	1 0/0	6 0/0
Huiles	12 0/0	10 0/0
Résidus....	17 0/0	»
Gaz-oil.....	»	10 0/0
Coke	»	3 0/0
Perte	»	16 0/0
	100 0/0	100 0/0

La Galicie occupe la troisième place dans la production mondiale. L'extraction du pétrole y est dans une phase excessivement prospère, mais nous verrons plus loin que, par suite de sa situation géographique et, d'autre part, d'une organisation commerciale détestable, cette contrée est loin de tirer,

jusqu'ici, de son industrie et de son commerce du pétrole, la richesse que comporteraient ses gisements. Sa prospérité s'arrête au chiffre brutal de sa production, sans grand profit économique pour le pays.

5° ROUMANIE.

La Roumanie a produit en 1908 1,150,000 tonnes. L'exploitation date environ de 1862, bien que le pétrole y fut connu et employé déjà auparavant, mais dans de si faibles proportions qu'il n'y a point lieu d'en tenir compte. En 1862, la production était de 3,000 tonnes; les moyens d'exploitation étaient encore fort sommaires, consistant uniquement en puits à la main, qui ont, d'ailleurs, en partie, subsisté jusqu'à ces dernières années. Actuellement, les trous de sonde les ont partout remplacés.

La production a augmenté très graduellement et d'une façon continue. Elle était de 250,000 tonnes en 1900, et monte à 827,000 tonnes en 1904; mais, à cette époque, elle retombe, par suite de l'avisement des cours et n'est plus que de 727,000 tonnes en 1906. Cet arrêt ne fut que momentané; de 1906 à 1907, la Roumanie double presque sa production.

La situation est donc des meilleures et l'industrie du pétrole roumain est une de celles qui offrent le plus bel avenir.

Le pétrole de Roumanie est un peu inférieur au pétrole de Pensylvanie et de Galicie ; il donne un bon rendement en essences et, d'autre part, les producteurs trouvent dans l'industrie, les chemins de fer et la navigation, un débouché des plus importants pour leurs produits lourds, et cela d'autant plus facilement que la Roumanie est complètement dépourvue de charbon et doit payer fort cher le charbon anglais.

Les principaux centres de production sont échelonnés le long des Karpathes à Baicoi, Glodeni, Campina, Moreni, Dolftana, Bustenai et Talega.

6° INDES ANGLAISES.

La production des Indes anglaises est concentrée dans la Birmanie. A considérer les statistiques, elle semble appelée à jouer un rôle important. De 141,000 tonnes en 1900, elle s'est élevée à 600,000 en 1908, d'après les statistiques publiées dans le *Moniteur du pétrole roumain*, que nous reproduisons plus loin (1). Mais, d'après des renseignements personnels, les chiffres seraient plus favorables encore, et s'élèveraient pour les cinq dernières années à :

(1) Cf. p. 38.

1904.....	480.000 tonnes
1905.....	600.000 —
1906.....	570.000 —
1907.	630.000 —
1908.....	800.000 —

Sur ces quantités, 50 pour 100 environ sont convertis en huile lampante et consommés moitié en Birmanie même, et le reste aux Indes, sauf de très petites quantités qui, de temps en temps, sont exportées dans la presqu'île de Malacca et en Chine.

Le reste de la production est représenté par des benzines, de la cire et, enfin, des résidus. Tous ces produits sont consommés sur place et dans les pays d'Orient. L'Europe n'importe que très peu de produits de Birmanie et seulement de la cire et des benzines, mais en faible quantité. Cependant, en 1909, l'Amirauté anglaise a acheté environ 12,000 tonnes de résidus employés comme combustible liquide, et il peut y avoir là un débouché éventuel assez important.

Quoi qu'il en soit, jusqu'ici, le marché européen n'intéresse qu'à un très faible degré la production de la Birmanie : mais, il faut cependant retenir qu'il y a là des disponibilités éventuelles de pétrole, qui pourraient un jour venir contribuer à l'approvisionnement des pays de l'Europe centrale et occidentale.

Notons, enfin, que l'extraction et le commerce des pétroles de Birmanie sont, pour la plus grosse part,

entre les mains d'une société anglaise, la *Burmah*, dont la production pour les années 1907 et 1908, s'élève approximativement, aux chiffres suivants :

	1907	1908
	—	—
Huile brute	420.000	470.000
Huile lampante	210.000	235.000
Benzine	20.000	23.000
Cire	12.000	14.000

7° JAPON.

L'Asie orientale est une des régions les plus riches du globe en combustible minéral. En dehors des gisements houillers qui s'y trouvent et que l'on estime actuellement incalculables, cette contrée possède des lacs souterrains de naphte qui devront, dans un avenir prochain, être la base d'une industrie très importante. On trouve des sources de naphte presque partout en Chine, dans la Mandchourie, dans l'Ussuri, au Japon et dans l'île *Saghali*, mais actuellement on ne rencontre qu'au Japon une exploitation rationnelle, exploitation qui a, d'ailleurs, pris ces derniers temps une importance notable.

Les premiers sondages y sont antérieurs à 1880 ; mais, à cette époque, la production n'est que de 4,000 tonnes, par suite des bas prix auxquels les pétroles américains étaient vendus, ce qui décourageait

les initiatives indigènes. Cependant, en 1890, la production annuelle a doublé. L'importance considérable qu'avait prise à cette époque l'industrie du pétrole, dans le monde, stimula les efforts du Japon. En 1900, la production a déjà atteint 114,000 tonnes ; elle monte graduellement jusqu'à 300,000 tonnes en 1908.

L'exploitation du pétrole est donc entrée dans une phase de prospérité. Le gouvernement japonais semble, d'ailleurs, décidé à favoriser son développement de tout son pouvoir. Il a dans ce but envoyé des représentants dans tous les pays producteurs du monde, pour étudier les systèmes d'exploitation les plus nouveaux et les plus rationnels.

Les autres contrées pétrolifères de l'Asie orientale sont actuellement à peu près inexploitées, mais il n'en sera forcément pas toujours ainsi, et il est vraisemblable que ces diverses régions seront appelées à jouer un rôle important dans l'industrie du pétrole. Actuellement, elles offrent un grand intérêt au point de vue des ressources ultérieures, permettant de compter pour l'avenir sur des stocks encore plus importants que ceux dont le commerce dispose présentement.

Parmi ces différentes contrées, l'île de Saghalien semble particulièrement favorisée. Les sources qui existent près de la rivière Nooteva dépassent, sous tous les rapports, les sources de pétrole de Bakou.

D'après un agent consulaire des États-Unis à Vladivostock, il y aurait là sept lacs souterrains, dont le plus grand a une superficie de 60,000 mètres carrés.

La concurrence qui a lieu en Extrême-Orient et les bas prix auxquels se vendent le pétrole américain et celui des Indes Néerlandaises dans ces régions, a jusqu'ici empêché que l'industrie du pétrole y prenne son développement naturel. L'exploitation du pétrole de l'île Saghalien aurait cependant un haut intérêt pour la navigation de l'Amour, et, en général, pour toute la navigation de l'Extrême-Orient.

8° AUTRES PAYS.

On rencontre encore du pétrole dans d'autres pays ; mais, soit qu'on l'y trouve en très petites quantités, soit qu'on ne l'ait encore exploité, ces pays n'offrent pas actuellement grand intérêt dans le tableau des industries du pétrole.

L'Allemagne est du nombre avec une production de 100,000 tonnes, pour ses deux régions pétrolifères d'Alsace et de Hanovre ; ce chiffre est bien insignifiant comparé aux 1,306,000 tonnes de la consommation allemande.

Le Canada a une production peut-être un peu supérieure, mais insuffisante cependant pour la consom-

mation locale ; elle est d'ailleurs comprise dans la production des États-Unis.

Nous mentionnerons encore, en Amérique, le Mexique, qui peut être appelé à jouer un rôle plus important ; les îles de Cuba, de Saint-Domingue et de la Trinité ; la Colombie, le Vénézuéla, l'Équateur, la Bolivie et le Brésil.

En Afrique, on a signalé des gisements de pétrole en Égypte et en Nubie.

En Tunisie, on a découvert des nappes de pétrole.

Enfin, en Europe, après les pays dont nous avons parlé, ce serait l'Italie qui offrirait les gisements les plus productifs, exploités déjà actuellement, mais dont on ne peut espérer un bien grand avenir.

Pour nous résumer, nous donnons le tableau de la production mondiale de pétrole brut, dans les neuf dernières années.

PRODUCTION MONDIALE DE PÉTROLE BRUT (1) DANS LES NEUF DERNIÈRES ANNÉES
(en milliers de tonnes),

ANNÉES	TOTAUX	ÉTATS-UNIS	RUSSIE	INDES NÉERLAN- DAISES	GALICIE	ROUMANIE	INDES ANGLAISES	JAPON	ALLEMAGNE	AUTRES PAYS
1900	19.572	8.334	9.927	426	326	250	141	114	50	4
1901	21.976	9.090	11.157	625	452	270	187	145	44	6
1902	24.292	11.629	10.551	800	576	310	212	157	50	7
1903	25.643	13.160	9.902	870	728	384	329	126	58	86
1904	28.000	15.335	10.284	1.049	827	501	443	185	83	93
1905	28.493	17.648	7.335	1.200	802	615	542	176	79	96
1906	28.323	16.785	7.833	1.152	727	887	534	228	77	100
1907	35.101	22.150	8.248	1.179	1.176	1.129	579	268	106	266
1908	37.262	24.200	7.700	1.500	1.700	1.150	600	300	100	12

(1) *Moniteur du pétrole roumain*, 1908-1909.

CHAPITRE III

L'ORGANISATION DE LA PRODUCTION ET LE COMMERCE D'EXPORTATION

Ainsi que nous venons de le voir, le pétrole se trouve très inégalement distribué à la surface du sol. Le plus grand nombre de pays n'en ont pas ou n'ont qu'une production insuffisante. Au contraire, il se présente dans quelques régions privilégiées en telle abondance que la production est devenue bien vite supérieure à la consommation intérieure et qu'il a fallu lui ouvrir de larges débouchés par l'exportation.

Le grand nombre d'usages auxquels les produits de pétrole peuvent satisfaire en ont fait très rapidement un aliment indispensable à la vie économique moderne, si bien que, actuellement, le pétrole a comme marché le monde entier, et que la demande de ce produit augmente de jour en jour. Production concentrée, limitée à un très petit nombre, non seulement de pays, mais de régions, consommation excessivement diffuse, puisque l'on consomme le pétrole partout, jusque dans les moindres villages,

telles sont les conditions dans lesquelles le commerce du pétrole a été obligé de se développer ; conditions qui expliquent comment le pétrole a donné lieu, plus que n'importe quel autre produit, au phénomène de concentration.

Le petit nombre relatif des points de production se prêtait admirablement au monopole. C'est là un fait constaté par les économistes. Toutes les tentatives d'accaparement du blé ont échoué parce qu'on en produit partout ; au contraire, l'ambre que l'on ne trouve guère que dans une seule mine, offre le seul exemple d'un monopole absolu (1). A un degré beaucoup moindre, le pétrole offre un caractère analogue ; il n'en résultait pas un monopole forcé, mais la possibilité de le réaliser.

C'est dans la question des transports et, subsidiairement, dans celle de l'emmagasiner que nous trouverons la cheville ouvrière des grandes organisations qui dominent actuellement tout le commerce du pétrole. Les points de production du pétrole étant, en effet, relativement assez restreints, surtout aux débuts de cette industrie où il n'existait, même aux États-Unis, qu'un seul « champ d'huile », celui de Pensylvanie, un problème se posait, c'était de

(1) Ce monopole est depuis 1889 un monopole d'État, la Prusse ayant racheté la mine pour une somme de 13 millions. — J. Huret : *En Allemagne. De Hambourg aux marches de Pologne*, Paris 1908.

distribuer la production dans le pays même et ensuite de l'exporter. Pour cela tout un matériel de transport spécial était nécessaire ; on ne peut transporter le pétrole comme le charbon, dans des wagons ordinaires, ou sur des bateaux qui transportent toutes autres marchandises. Il faut des réservoirs pour emmagasiner l'huile, des wagons, des navires et des chalands spéciaux pour la transporter. Bientôt on substitua à ce système de wagons-réservoirs celui du transport par pipeline, réalisant une grande économie.

Tout ce matériel demande une très grosse immobilisation de capitaux. Le raffineur de pétrole, dans la nécessité où il était de devenir son propre entrepreneur de transport et son propre affrèteur, ne pouvait être qu'un très gros industriel ou, le plus souvent, une société anonyme disposant d'un capital considérable. Voilà une première étape vers la concentration économique.

L'acheminement vers un monopole plus complet devait se faire sous l'impulsion de l'Amérique. Le pétrole était d'abord l'objet aux États-Unis d'un trust excessivement puissant, tel qu'on n'en trouve pas d'autre exemple. Une fois cette colossale entreprise établie sur des bases solides et lancée à la conquête de tous les marchés du monde, dans tous les autres pays rivaux, il fallut de toute nécessité se grouper dans des cartells ou des syndicats, afin de lutter contre le trust américain.

Tous les pays sont, successivement, entrés dans cette voie. Dans le commerce du pétrole, on pourrait presque négliger les individualités, les sociétés privées, et ne considérer la concurrence que de pays à pays. De véritables luttes s'engagent entre les trusts, entre ces puissances économiques, batailles sanglantes où les sacrifices sont énormes et où, parfois, les bénéfices sont complètement engloutis. Puis des traités se signent, des ententes sont établies partageant le marché et assignant à chacun sa part dans le commerce international. Les trusts se syndiquent, en vue de tel marché ou de tel produit, si bien que, à certains moments, l'idée d'un trust unique englobant toute la production, tout le raffinage et toute la vente du pétrole dans le monde, semble tout proche de se réaliser.

Nous allons essayer de donner une idée, aussi exacte que possible pour une question aussi complexe, de cette situation toute spéciale au pétrole. Nous exposerons sommairement l'organisation de la production dans les différents pays exportateurs et nous montrerons le degré de concentration que l'on rencontre partout. Nous verrons ensuite l'action de ces syndicats et de ces trusts dans le commerce international.

Bien que la France semble échapper à la situation générale, tous ces faits ne sont nullement indifférents à son marché et sont indispensables à connaître

pour l'étude des questions qui se poseront ultérieurement devant nous.

1° L'ORGANISATION DE LA PRODUCTION.

Nous ne parlerons pas des pays dont la production, insuffisante pour leur propre marché, n'offre aucun intérêt pour le commerce d'exportation. Notre étude se bornera donc aux États-Unis, à la Russie, aux Indes Néerlandaises, à la Galicie et à la Roumanie.

Pour montrer l'importance relative de ces divers pays dans le commerce international, nous donnons ci-dessous, à côté du chiffre de leur production, celui de la consommation intérieure et celui de l'exportation, pour l'année 1908.

		Tonnes
		—
AMÉRIQUE.....	{ Production	24.200.000
	{ Consommation intérieure	20.420.829
	{ Exportation	3.779.171
RUSSIE	{ Production	7.700.000
	{ Consommation intérieure	6.953.988
	{ Exportation	746.012
INDES NÉERLANDAISES ..	{ Production	4.500.000
	{ Consommation intérieure	700.000
	{ Exportation	800.000

		Tonnes
		—
GALICIE.....	{ Production	1.700.000
	{ Consommation intérieure	1.400.000
	{ Exportation .	300.000
ROUMANIE.....	{ Production	1.150.000
	{ Consommation intérieure	689.296
	{ Exportation	460.704

Sur une production de 37,262,000 tonnes, c'est donc un total de 6,085,887 tonnes qui va à l'exportation, soit à peu près le sixième.

A) *États-Unis.*

Pour se faire une idée bien nette de ce qu'est l'industrie du pétrole, il faut considérer qu'elle se scinde en une suite d'opérations pouvant faire l'objet d'organisations distinctes.

Il y a d'abord le forage, c'est-à-dire l'extraction de l'huile ; sur des données minéralogiques, on fait des sondages et on établit les puits. Le matériel nécessaire à cette opération est fort simple ; quant au coût du puits, il varie suivant la profondeur à laquelle il faut descendre. Une fois le puits foré, parfois sous la pression de gaz intérieurs, l'huile jaillit en abondance, et il n'y a qu'à la recueillir. Le plus souvent actuellement, car au bout d'un certain

temps les puits jaillissants s'épuisent, il faut pomper l'huile.

Toutes ces opérations n'exigent pas de grands capitaux mais, en revanche, comportent un assez grand aléa. Il est en effet aujourd'hui établi que le pétrole se trouve, non pas dans des nappes, comme on l'a cru bien longtemps, mais dans des poches ; on n'est donc jamais sûr d'atteindre exactement la poche d'huile et, d'autre part, une fois le puits foré et en exploitation, un puits foré plus bas pourra pomper l'huile au détriment du premier.

Soit que l'huile jaillisse d'elle-même, soit qu'on soit obligé de la pomper, on la recueille et on la met dans des réservoirs, d'où elle sera ensuite dirigée sur des raffineries ou exportée en Europe.

Il y aura donc lieu à une industrie de transport et à une industrie de raffinerie, toutes deux distinctes de l'industrie extractive. Enfin, le pétrole étant raffiné sera vendu, tantôt directement, tantôt par des intermédiaires qui pourront se spécialiser pour chacun des produits et sous-produits.

En Amérique, seule la première des opérations est laissée entre un grand nombre de mains ; la propriété des terrains pétrolifères est très morcelée et chaque propriétaire court les risques du forage. Il traite généralement à forfait avec un petit entrepreneur propriétaire de son matériel qui se charge du forage, opération pour laquelle il faut une grande habileté et

beaucoup d'expérience. Il est assez curieux de constater que, à l'origine de l'industrie du pétrole, trouve place une toute petite industrie, l'entrepreneur étant lui-même un artisan travaillant avec quelques compagnons (1).

Le puits foré, le propriétaire l'exploite lui-même, ou le vend à une société, après que son débit a été vérifié. Les grandes compagnies n'achètent souvent qu'un nombre très restreint de puits et préfèrent acheter la production au fur et à mesure. La Standard ne possède pas 25 pour 100 de la production au sortir des puits.

C'est avec le transport du brut à la raffinerie qu'entrent en jeu les grandes compagnies financières et que s'est formé le trust du pétrole aux États-Unis (2).

Le transport se fit d'abord par chemin de fer, dans des wagons-citernes. La Standard Co qui avait été formée par la réunion de diverses sociétés sur l'initiative de M. John D. Rockefeller, en 1882, s'assura la

(1) Paul de Rousiers, *Les industries monopolisées aux États-Unis*, Paris, 1908.

(2) Nous ne donnerons sur la Standard Co que les explications indispensables, l'histoire complète de cette compagnie ayant été faite plusieurs fois. Voir à ce sujet : Gascheau, thèse de doctorat ; P. de Rousiers, *op. cit.* ; Martin-Saint-Léon, *Cartells et Trusts* ; Yves Guyot, *Le trust des pétroles aux États-Unis* et *l'Enquête de l'Industrial Commission sur la question des trusts en Amérique* (t. I, II et XIII).

complicité des chemins de fer et se fit faire par eux des remises sur le transport, tandis qu'elle obtenait pour ses concurrents une surtaxe dont on lui versait à elle-même une partie. De tels avantages parfaitement illégaux même en Amérique devaient forcément donner une prépondérance croissante à la Standard. En outre, parallèlement à cette combinaison, la Standard entreprenait la construction de la première pipe-line, longue canalisation qui amène l'huile depuis les chantiers jusqu'à la raffinerie au moyen de pompes aspirantes et refoulantes, situées de place en place le long du parcours. Ce procédé réalisait une telle économie, que les sociétés concurrentes ne pouvaient lutter sans construire elles-mêmes des pipes-lines. Elles le tentèrent, mais ne purent y parvenir, la Standard les en ayant empêché par une lutte qui alla quelque fois jusqu'à la dernière sauvagerie.

En effet, pour construire les canalisations, il fallait traverser les lignes de chemins de fer qui s'y opposèrent vigoureusement (1). Il y eut des procès forts longs, à la suite desquels les chemins de fer furent condamnés. Mais, battue sur le terrain légal, la Standard agit par la force. On faisait passer

(1) En Amérique on a concédé aux Compagnies de chemins de fer de très vastes terrains de chaque côté de la voie, et il est absolument impossible de construire des pipes-lines sans emprunter le terrain appartenant aux Compagnies.

des locomotives lançant des jets de vapeur sur les chantiers et rendant tout travail impossible. La Standard constitua même des armées de vauriens et il y eut de vraies batailles. Bref, la victoire resta à la Standard qui, détenant le seul moyen de transport, devenait ainsi le seul acheteur de brut.

Ce n'est que plus tard, que deux autres Sociétés, le Pure Oil Co et la Gulf Co, réussirent à établir, à leur tour, des pipes-lines ; mais, elles n'y parvinrent qu'à un moment où la Standard avait atteint un tel degré de puissance que plus rien ne pouvait prévaloir contre elle. De ces deux compagnies, une seule d'ailleurs à sa canalisation dans le « Pensylvania Oil Field » et pourrait faire une concurrence active à la Standard. La Gulf ne travaille qu'au Texas, dans une région que le trust semble avoir plus ou moins dédaignée.

Nous n'épiloguerons pas sur l'illégalité des moyens auxquels la Standard a eu trop souvent recours, pour arriver à ses fins. Ces procédés ont déchainé les critiques les plus âpres, contre lesquelles les partisans les plus déclarés du trust n'ont pu souvent que plaider les circonstances atténuantes. Sans chercher à excuser la Compagnie américaine, nous croyons qu'il ne faut pas exagérer la portée des moyens d'action employés par elle ; ils ont sans doute hâté la formation du trust sur des bases aussi puissantes, mais, avec plus de patience, on serait arrivé au même

résultat. A supposer que d'autres compagnies aient établi plus tôt des pipes-lines, fatalement elles eussent été peu nombreuses en raison des capitaux que réclamait cette organisation ; après une période de lutte plus ou moins longue il y aurait vraisemblablement eu fusion ; on serait arrivé un peu plus tard au même résultat. En réalité, les procédés reprochés à la Standard ont plus servi la fortune des actionnaires qu'ils ont favorisé l'établissement et le développement du trust.

Quoi qu'il en soit, les attaques dirigées contre la Standard ont trouvé leur épilogue dans une minutieuse enquête et un procès retentissant, qui devait aboutir à la condamnation, pour cette société, à une amende formidable de 30 millions de dollars, soit 150 millions de francs ; mais, le jugement fut cassé en 1908, par la cour de Washington, et l'amende fut annulée. L'on pourrait donc voir là une preuve que beaucoup des reproches adressés à la Standard ont été exagérés puisque, en dernière analyse, elle triomphe devant les tribunaux.

Enfin, les agissements imputés à la Standard ont été pour beaucoup dans la campagne menée en Amérique contre les trusts, campagne qui provoqua toute une série de dispositions législatives, dont le Sherman Act édicté par le Congrès en 1890, fut le point de départ. Mais, toutes ces lois sont, jusqu'ici, restées lettre morte.

Un rapide exposé de l'organisation juridique du trust en Amérique, et de son évolution, nous montrera comment la Constitution américaine semble rendre impossible toute action efficace contre ce mode de concentration (1).

Le trust s'était, tout d'abord, constitué sous la forme primitive qui emprunte son nom et son caractère à une situation juridique sanctionnée par la coutume anglaise. Les juristes anglais donnent le nom de trust à une combinaison dans laquelle une personne détient pour le compte d'une autre. Le détenteur se nomme trustee, et le dépositaire, véritable propriétaire, d'un vieux mot français, « cestui que trust » (2).

Cette combinaison juridique qui, en Angleterre, sert à des fins très diverses (3), devait donner à l'industrie américaine un moyen de se concentrer. Pour éviter l'achat de la majorité des actions des sociétés, dont les promoteurs du trust poursuivaient l'union, achat difficile à réaliser parce qu'il provoquait

(1) Nous renvoyons sur ce point au livre de M. Martin Saint-Léon, *Cartells et Trusts*, dans lequel on trouvera toute l'histoire de l'organisation juridique des trusts, que nous n'avons fait que résumer. Voir aussi P. de Rousiers, *op. cit.*, et la thèse de M. Gascheau, qui contient une histoire assez détaillée de la Standard Oil Co.

(2) E. Martin Saint-Léon, *Cartells et Trusts*.

(3) E. Martin Saint-Léon. Voir aussi *Cours professé à la Faculté de Droit* par M. Larnaude, 1907-1908.

une hausse des cours de ces actions et que, en outre, il fallait disposer de capitaux énormes en numéraire, le syndicat formé en vue de réaliser la concentration des différentes fabriques d'une même branche d'industrie invita la majorité des actionnaires à déposer leurs titres entre ses mains. En échange, il remettait des certificats représentant les actions déposées et donnant droit aux mêmes dividendes, mais ne comportant plus le droit de vote, qui restait aux trustees. Il s'en suivait que la réunion des trustees représentait, dans les assemblées, la majorité des actionnaires de toutes les sociétés et, par suite, c'était aux trustees qu'appartenait la direction. L'entente se trouvait ainsi réalisée de la façon la plus étroite.

Telle était la forme primitive du trust, dont une loi fédérale, dite Sherman Act, tenta en 1890 d'entraver l'exercice. Cette loi déclara illégaux « tout contrat ou combinaison, en forme de trust ou autrement, toute coalition portant entrave à l'industrie ou au commerce entre plusieurs États ou avec des nations étrangères » (1); mais l'interprétation donnée à cette loi l'aurait rendue tout à fait illusoire si, en même temps, la cour de New-York n'avait prononcé la nullité du trust du sucre, en s'appuyant sur le fait que les directeurs de sociétés ne pouvaient se décharger de leurs fonctions entre les mains de trustees.

(1) Martin Saint-Léon, *op. cit.*

Cet arrêt provoqua une certaine crainte dans le monde des trusts, et l'on chercha d'autres combinaisons. Certains trusts, comme celui du whisky, eurent recours à une fusion pure et simple de toutes les sociétés en une seule. La Standard s'orienta dans une autre voie : les anciennes sociétés furent dissoutes, mais l'on en créa immédiatement une vingtaine d'autres. Les anciens trustees, au nombre de neuf, qui à ce moment détenaient la plus grosse partie de l'actif social, reçurent la majorité des actions des nouvelles sociétés et purent, par suite, comme par le passé, diriger vers un but commun les sociétés qu'ils contrôlaient.

Enfin, une autre évolution s'est faite encore en vue d'assurer une plus grande homogénéité dans cette organisation. La Standard Oil C^o de New-Jersey, qui était la plus puissante de toutes ces sociétés, entreprit de racheter les actions des autres sociétés. Ainsi le trust du pétrole prit, en dernière analyse, la forme de l'« holding trust », c'est-à-dire celle d'une société détenant la majorité ou la totalité des actions des autres sociétés qui lui sont affiliées.

A voir les termes du Sherman Act, l'on peut se demander comment cette dernière combinaison ne tombe pas sous le coup de cette loi. En bonne logique, il semble qu'il devrait en être ainsi, mais pratiquement le Sherman Act est resté complètement inapplicable.

En effet, le Congrès n'a qualité pour légiférer que sur des questions relatives au commerce entre États, ou avec des nations étrangères. Le fait, pour une société, d'acquérir une raffinerie dans un État quelconque, n'entre donc pas dans sa compétence, même si cette raffinerie exporte ensuite ses produits.

L'on pourrait alors penser que chaque Etat peut agir contre les entreprises du trust sur son propre territoire. Erreur profonde. Les antitrusts-laws sont légion, mais leur efficacité tout aussi négative. Un État peut bien interdire la formation d'un trust sur son propre territoire, mais non interdire à un trust formé sur un autre territoire d'importer et de vendre sur le sien ses produits. Il suffira donc à un trust de trouver un État hospitalier pour être à l'abri de toute action légale.

Il y a là un exemple curieux d'une complète impuissance du pouvoir législatif à l'encontre des trusts.

Pas plus que les autres trusts américains la Standard n'a donc eu à souffrir des lois édictées contre elle et elle a atteint au plus haut point d'une puissance qui ne semble pas près de décroître.

Pour s'en faire une idée, il suffit de consulter le compte de son revenu et son bilan, publiés la première fois pour l'année 1906. Jusque là les agissements de la compagnie avaient été tenus entièrement secrets ; on n'en connaissait que les fabuleux dividendes. Le bilan en question concerne le Standard

Oil C^o de New-Jersey, qui est la société mère de toutes les Standard Oil C^o du monde entier, et, comme cette première société contrôle toutes les autres, son bilan nous renseigne complètement sur le trust.

Le *compte de revenu* s'établit comme suit :

Bénéfice net sur les propres affaires de la Standard Oil C ^o de New-Jersey.....	\$	9.571.996
Total des dividendes versés à la Standard Oil C ^o de New-Jersey pour les capitaux incorporés dans des sociétés subsidiaires.....		53.227.387
Augmentation nette de la valeur des actions incorporées figurant comme placements, cette augmentation étant considérée comme bénéfice non encaissé.		20.322.869
<i>Total des bénéfices pour 1906....</i>	<i>\$</i>	<i>83.122.252</i>
Déduire : Dividendes payés pendant l'année 1906.....		39.335.320
Solde, surplus pour 1906... ..	\$	43.786.932
Ajouter : Réserves du compte Profits et Pertes au 31 décembre 1905.....		217.274.879
<i>Total des réserves du compte Profits et Perte au 31 décembre 1906..</i>	<i>\$</i>	<i>261.061.811</i>

BILAN.

Compte de l'Actif.

Actif net de la Standard Oil C ^o de New-Jersey.....	\$	15.615.944
Capitaux incorporés dans les Sociétés subsidiaires.....		281.509.309

Total de propriétés possédées et placements	297.125.253
Inventaire de marchandises.....	17.871.421
Comptes à recevoir.....	56.487.323
Caisse.....	180.534

Total de l'Actif..... \$	371.664.532
--------------------------	-------------

Compte du Passif.

Capital actions..... \$	98.338.382
Comptes à payer.....	12.264.339
\$	110.602.721

Réserves du compte Profits et Pertes au 31 décembre 1906.....	261.061.811
--	-------------

Total du Passif..... \$	371.664.532
-------------------------	-------------

Il résulte de tout ceci que la Standard a un capital de *cinq cent onze millions de francs* qu'elle possède en propriétés ou placements *un milliard cinq cent quarante-cinq millions de francs*, et qu'enfin elle dispose de réserves s'élevant à *un milliard trois cent cinquante-sept millions de francs* (1).

On comprend, en voyant de tels chiffres, la puissance de la Standard ; elle règne en souveraine maîtresse sur tout le marché américain. A côté d'elle, seules deux autres sociétés méritent d'être prises en considération : la Pure Oil Co et la Gulf Co. Mais la

(1) Ces chiffres sont comptés au change de 5 fr. 20 pour un dollar.

docilité avec laquelle ces sociétés suivent les cours d'achat et de vente fixés par la Standard a permis de se demander si l'indépendance de ces deux compagnies vis-à-vis du trust était bien réelle. Quoi qu'il en soit, la Standard détient les 90 pour 100 de la production américaine, en raffiné. Ce pétrole a été transporté et raffiné par elle, et il est vendu par ses soins dans toute l'Amérique.

Le nombre des sociétés possédées directement par la Standard ou contrôlées par elle (c'est-à-dire celles dans lesquelles elle possède la majorité du capital), s'élève à cent sept ; quarante-quatre de ces sociétés sont établies en Europe, où elles s'occupent, pour la plupart, de la vente des produits du trust.

C'est que, en effet, la Standard étend son activité partout : maîtresse du marché intérieur, elle s'est tout de suite lancée à la conquête des marchés européens. Mais, là encore son action est directe ; elle ne s'est pas contentée de vendre à la commission, elle a créé, un peu partout, des filiales pour rester directement maîtresse de tous les débouchés.

Nous verrons que, si la protection accordée par nos lois au raffinage en France l'a empêchée de s'installer chez nous, comme elle l'a fait en Angleterre, en Belgique, en Allemagne, etc., son action n'est pas moins énergique qu'ailleurs et que, en réalité, c'est elle qui fournit la très grosse majorité de la consommation française.

Nous aurons donc à nous occuper encore maintes fois du trust américain, qui domine tout le commerce du pétrole dans le monde ; mais il convient de noter, dès maintenant, que sa constitution n'a pas eu pour effet une hausse factice du prix du pétrole. Bien au contraire, il résulte de l'enquête de M. Jenks (1), publiée dans le rapport de l'Industrial Commission, que les prix ont baissé. De 1882 à 1891, la marge entre le prix du pétrole brut et le prix de vente du raffiné a légèrement déchu ; or, nous l'avons vu, c'est sur cette marge que le trust prélève son bénéfice, puisqu'il achète lui-même la plus grosse partie du pétrole brut qu'il raffine ; de 1891 à 1898, elle a baissé encore d'un cent environ sur la période précédente. Enfin, si de 1898 à 1900 le prix du pétrole a monté, c'est surtout par suite de la hausse sur les produits métallurgiques.

L'existence d'un trust n'a donc pas eu d'influence directe sur les prix. L'on nous objectera, il est vrai, que les progrès de la technique auraient dû permettre un abaissement considérable des cours. Nous sommes, en effet, d'accord pour reconnaître que le trust a gardé pour lui une partie des économies réalisées, notamment du fait du transport par pipe-line. Mais

(1) On en trouvera le texte *in extenso* dans le tome I de l'*Enquête de l'Industrial Commission* et un résumé, dont nous reproduisons ici, à peu de chose près, les termes, dans l'ouvrage cité de M. Martin Saint-Léon, p. 180.

toute la question est de savoir si le consommateur aurait eu plus d'avantage à se trouver en face d'une concurrence très active. Or, il est bien évident que non, car sous un tel régime, jamais les progrès effectués par le trust n'eussent pu être accomplis. ni les mêmes économies réalisées.

Ce fait mérite d'être retenu, car concernant l'industrie la plus concentrée qui se puisse trouver, il met en valeur, d'une façon saisissante, l'impossibilité pour l'organisation la plus puissante, jouissant d'un monopole presque absolu, d'élever les prix d'une façon durable. En agissant ainsi, elle réduirait la demande, provoquerait le phénomène de substitution et, surtout, susciterait une nouvelle concurrence (1). Jamais la Standard ne s'est aventurée dans cette voie dangereuse. Elle n'a même pas voulu supprimer absolument toute concurrence, ce qui est prudent. En effet, en face d'une société aussi puissante, qui peut payer, et paie de fait, très cher, les organisations plus modestes qu'elle incorpore, bien des sociétés se fondent n'ayant pour seul but que de se faire racheter.

Il y a là comme une sorte de chantage facile à réaliser, car, si les sociétés concurrentes sont obligées

(1) Voir à ce sujet le cours de M. Deschamp à la Faculté de Droit de Paris, en 1907-1908 et l'ouvrage de M. Bourguin : *Les Systèmes socialistes et l'Evolution économique*, Paris, 1907, livres III et IV.

de faire des sacrifices, elles forcent le trust à en faire de bien plus grands encore. L'on conçoit, en effet, que si l'on place le trust et ses concurrents dans le rapport de 90 à 10, les pertes éprouvées en cas de lutte seront dans le même rapport. Aussi, bien souvent, les compagnies les plus puissantes ont-elles à redouter de pareils combats et considèrent plus avantageux de laisser vivre quelques rivaux, en portant tout leur effort à les empêcher de se développer.

La lutte est ainsi rendue bien plus facile qu'on pourrait le croire contre des sociétés telles que la Stantard C^o et celles-ci devront toujours agir avec une extrême prudence pour ne pas exciter les appétits de leurs rivaux actuels ou éventuels. C'est, du moins, la politique qu'a toujours suivie le trust du pétrole aux États-Unis.

B) *Russie.*

L'organisation russe est très différente de celle que nous venons de voir aux États-Unis. La propriété des terrains est beaucoup moins morcelée ; les grandes sociétés possèdent elles-mêmes leurs terrains, font forer et exploitent les puits, et fournissent par suite la plus grosse partie de l'huile brute.

Voici, en même temps que la désignation des

principales « firmes », leur production pour 1908 (1) :

En pouds de 16 k. 38.

Nobel Frères.....	63.013.179 pouds
Mantascheff et C ^o	24.830.438 —
Société Caspienne.....	24.210.240 —
Caspienne et Mer Noire.....	33.910.697 —
Baku Naphta C ^o	10.400 000 —
Russian Petroleum	11.031.500 —
Zoubaloff.....	10.630.000 —
Bibi Eybat Petroleum	4.500.000 —
Baku Russian.....	8.513.075 —
Schibaeff.....	9.135.439 —
Société Armazd.....	12.544.200 —
Mirzoeff frères.....	12.791 500 —
Pitoeff et C ^o	11.539.200 —
Moskow Caucasic.....	5.000.000 —
European Petroleum.....	6.421.400 —
Ensemble des autres exploitations.	216.006.858 —
TOTAL GÉNÉRAL.....	464.477.726 pouds

Mais, pour la production du raffiné, le tableau change. En dehors des petites exploitations, il y a des sociétés qui ne s'occupent que du forage et de la production du brut qu'ils vendent aux raffineries, si bien que, pour la fabrication des différents produits du pétrole, on trouverait, s'il existait des statistiques

(1) *Moniteur du pétrole roumain*, 1909.

rigoureuses, une plus grande concentration en un plus petit nombre de mains.

Néanmoins il n'y a rien de comparable en Russie à la Standard Oil Co. Les raffineries vendent chacune leurs produits dans l'intérieur du pays ; il y a sans doute des arrangements de plus ou moins longue durée entre certaines des plus importantes maisons, mais rien qui ressemble à un trust ou même à un cartell. La concurrence est, en somme, active dans l'intérieur du pays. C'est que ce qui a fait le fondement même du monopole en Amérique n'existe pas en Russie. Les deux régions pétrolifères, celle de Bakou et celle de Grosny, sont à proximité de la mer ; il suffit de très modestes canalisations pour amener le pétrole de Balackany ou de Bibi-Eybat à Bakou, ou de Grosny à Novorossisk.

Il existe bien une pipe-line de Bakou à Batoum, destinée surtout au marché extérieur, mais c'est l'État qui l'a fait construire et qui, par suite, délient le monopole du transport (1).

C'est pour l'exportation que l'on voit l'idée de

(1) L'État abuse d'ailleurs singulièrement de ce privilège. Les frais de transport Bakou-Batoum sont excessivement élevés et ont le caractère d'un véritable impôt. Il en résulte une situation désavantageuse pour les produits russes sur les marchés européens. Nous avons déjà signalé que l'emploi du naphte brut ou des résidus comme combustibles, qui serait si favorable à la Russie, ne pourrait jamais se développer sans une réduction notable de ces frais de transport excessifs. Cf. *supra*, p. 15.

groupement et de syndicat apparaître, conséquence inévitable du rôle de la Standard C^o en Europe. Le trust américain est naturellement admirablement placé pour vendre bon marché ; il travaille sur des quantités énormes, dispose d'un débouché intérieur, le plus considérable qui soit, et a, comme client, le monde entier. Il pourra supporter n'importe quelle concurrence, sur n'importe quel marché. Il lui suffira d'élever ses prix à l'intérieur et partout où il n'a pas de concurrence pour pouvoir supporter tous les sacrifices là où il trouve un obstacle.

Pour lutter contre la Standard, il faudra donc travailler comme elle, c'est-à-dire s'organiser en grand et grouper ses forces, afin de pouvoir la concurrencer partout à la fois.

C'est ce que firent les Russes qui se groupèrent en syndicat autour des Sociétés « Nobel Frères » et « Caspienne et de la Mer Noire », et créèrent des sociétés de vente en Allemagne, en Angleterre et en Belgique, et purent ainsi prendre une place sur le marché des différents pays. Le syndicat ne comprend pas toutes les maisons russes, mais un grand nombre et les plus importantes.

Nous verrons un peu plus loin la dernière forme prise par cette organisation.

c) *Roumanie.*

Le raffinage du pétrole est concentré en Roumanie entre huit sociétés, qui détiennent près de 70 pour 100 de la production du brut, et plus de 95 pour 100 de la fabrication, ainsi que le montre le tableau suivant, pour 1907 (1) :

(1) *Moniteur du pétrole roumain*, 1908.

NOMS DES RAFFINERIES	PÉTROLE BRUT fabriqué en 1907		PRODUCTION propre de pétrole brut de chaque raffinerie	
	TONNES	o/o	TONNES	o/o
1 Steaua Romana.....	361.213	38,05	355.654	31,46
2 Aurora.....	200.687	21,15	42.243	3,75
1 Vega.....	155.742	16,41	178.505	15,80
1 Romano-Americana.	103.789	10,96	88.181	7,81
1 Trajan.....	43.921	4,63	41.267	3,65
1 Astra... ..	22.589	2,38	34.892	3,09
1 Colombia.....	14.771	1,56	30.718	2,72
1 Aquila Franco-Romana	7.827	0,82	18.833	1,67
9 Grandes raffineries à capital étranger....	910.539	95,96	790.393	69,95
33 Petites raffineries étrangères.....	17.047	1,80	3.400	0,31
25 Petites raffineries rou- maines.....	21.200	2,24	5.602	0,51
TOTAL.....	948.786	100,00	799.395	70,77
Pétrole brut exporté en Autriche-Hongrie et resté dans les réservoirs à la fin de 1907.....	44.811	»	»	»
Moins le combustible employé sur les chantiers.	135.500	»	»	»
Pétrole brut produit par des Sociétés ou exploita- tions sans raffineries..	»	»	329.702	29,23
TOTAL.....	1.129.097	100,00	1.129.097	100,00

Ces différentes Sociétés vendirent d'abord séparément leurs pétroles dans l'intérieur, mais de bonne heure elles se constituèrent en cartell pour la vente du lampant dans le pays, ne conservant leur liberté d'action que pour l'exportation. Ce cartell n'avait pu englober la Romano-Americane (Société appartenant entièrement à la Standard Oil C^o), qui lui fit une concurrence ruineuse. Cette situation prit fin par un acte du Parlement. Une loi du 11/24 juin 1908 règle la répartition de la consommation intérieure, pour la fabrication du lampant, fixant à chaque raffinerie le pourcent maximum qu'elle peut fournir à la consommation du pays (1). C'est donc, ici, le Gouvernement lui-même qui prend l'initiative d'un véritable cartell.

En vue de cette loi, la Steaua-Romana, l'Aurora et la Romano-Americana ont fondé la Société anonyme pour la Distribution des Produits pétrolifères, à laquelle ils ont vendu leurs installations de vente. Cette Société est chargée, non seulement de la vente du lampant, mais de tous les autres produits du pétrole qui ne sont pas visés par la loi précitée. Par la force des choses elle est destinée à vendre les produits de toutes les raffineries ; c'est le but que poursuivent les sociétés qui l'ont constituée, mais ce but n'a pas encore été atteint. Les petites raffineries ont jusqu'ici résisté, mais, comme elles ne disposent

(1) *Moniteur du pétrole roumain*, 1908.

pas de moyens de vente personnels, il leur faudra ou renoncer au marché local et ne fabriquer que pour l'exportation, ou adhérer à la combinaison.

A côté d'elles, la Société Vega, qui est une des plus importantes, a également jusqu'ici refusé d'entrer dans le syndicat et a organisé ses propres moyens de vente.

Néanmoins, telle quelle, la société de distribution détient la plus grosse partie du commerce intérieur et arrivera forcément à le monopoliser complètement.

Nous étudierons plus loin le rôle des Sociétés roumaines dans le commerce international, mais, pour compléter ce que nous venons de dire, il convient d'insister sur un point très spécial à l'industrie roumaine du pétrole, c'est la prépondérance du capital étranger dans les affaires relatives à ce produit (1).

La Steaua-Romana, la plus importante de toutes les Sociétés roumaines, appartient pour la plus grosse part à un groupe allemand, en tête duquel se trouve la « Deutsche Bank » de Berlin et dont font partie d'autres banques allemandes, et, pour le reste, à un groupe français, principalement la Banque de Paris et des Pays-Bas. C'est la Deutsche Bank qui a l'action prépondérante et la direction dans cette affaire.

(1) *Moniteur du pétrole roumain.*

Ce sont encore des banques allemandes, — Direction des Disconto Gesellschaft et S. Bleichröder de Berlin, — qui possèdent la majorité des actions de la Société Vega et de la Société d'exploitation Concordia. La Société pétrolifère Italo-Romana, la Compagnie industrielle des Pétroles de Paris et un groupe anglais y sont également intéressés. La direction appartient à la Disconto.

La Romano-Americana appartient entièrement à la Standard.

Le capital de l'Aurora est fourni par la Société Internationale dans laquelle est intéressée la Disconto ; cette société est, d'autre part, en union étroite avec la Steaua qui a garanti une partie du capital. Par suite, l'Aurora dépend aussi des grandes banques allemandes.

La Société Trajan appartient à un groupe roumano-hongrois.

L'Astra appartient, pour la plus grosse partie, à la Société hollandaise « Koninklyke ».

La Colombia est entre les mains d'un groupe financier français ayant à sa tête la Banque de Paris et des Pays-Bas.

Enfin, les raffineurs français possèdent entièrement l'Aquila Franco-Romana.

Il résulte de cette situation qu'une partie des sociétés roumaines sont sous la dépendance de sociétés étrangères s'occupant par ailleurs de l'industrie et

du commerce du pétrole. C'est le cas de la Standard et de la Koninklyke et du Syndicat des raffineurs français.

La conduite de ces sociétés sera donc en union étroite avec la Standard et la Koninklyke, qui sont toutes deux de grands trusts. Nous ne parlons pas du syndicat des Raffineurs Français, c'est là une situation spéciale que nous retrouverons plus loin.

Les autres Sociétés sont pour la plupart sous la dépendance des grandes banques allemandes — principalement de la Deutsche Bank qui détient la plus importante de toutes les Sociétés roumaines — et dont l'action est prépondérante dans tout le commerce du pétrole en Roumanie. C'est notamment sur son initiative que s'est formé le trust européen dont nous allons parler.

d) *Europäische petroleum-union* (1).

Les deux grandes banques allemandes organisèrent tout d'abord des cartells financiers pour réunir toutes les affaires de pétrole qu'elles contrôlaient ; c'est la Deutsche Petroleum Actien-Gesellschaft, pour la Deutsche Bank, et l'Allgemeine-Petroleum-Industrie-Actien-Gesellschaft, pour la Disconto. Puis corréla-

(1) *Moniteur du pétrole roumain.*

tivement, elles organisèrent des sociétés de vente en Allemagne, en Angleterre, en Belgique, et se firent entre elles une concurrence active.

D'autre part, à côté de la Standard C^o, on rencontrait encore sur les marchés européens, le syndicat russe formé par les Nobel et les Rothschild et groupant, à côté de leurs propres affaires, les firmes Mantacheff et Gukassoff, qui avaient établi des sociétés de vente communes en Allemagne, en Angleterre, en Belgique, etc.

Enfin, comme dernier facteur, la Shell C^o qui s'occupe avec la Koninklyke C^o du commerce et de l'exportation du pétrole des Indes et dont nous parlerons ultérieurement.

C'est entre ces groupes que la concurrence va se concentrer. Disons bien vite que la Standard les domine tous de sa puissante organisation. Aussi, la Deutsche Bank dut chercher bien vite des alliances pour lutter contre elle ; c'est vers la Shell qu'elle se tourna d'abord, mais par suite de pertes subies sur le marché européen par cette dernière société elle se retira du commerce du pétrole lampant en Europe. La Deutsche Bank chercha alors à s'allier aux Russes, et c'est avec eux qu'elle constitua, en 1906-07, l'Europäische Petroleum Union, dont les parties constituantes sont :

1° Les Sociétés de production de pétrole russes en rapport avec la Société Nobel Frères.

2° Les Sociétés Russes de production de pétrole en rapport avec MM. de Rothschild Frères.

3° La Deutsche Bank.

4° D'autres intéressés dans les pétroles, c'est-à-dire un certain nombre de Sociétés indépendantes russo-anglaises.

Cette union ne s'occupe guère que du commerce du lampant, mais en revanche elle le centralise complètement en prenant à son compte les installations et les moyens de vente des diverses parties constituantes.

Le but des intéressés était d'élever contre le Standard un trust européen, assez fort pour la combattre et, en effet, si l'on considère que la Shell s'est retirée du marché européen, on s'aperçoit que tout le commerce du lampant en Europe est réparti entre le Standard et l'Europäische. La Disconto, il est vrai, ne fait pas partie de cette organisation, mais ses bons rapports avec la Standard permettent de croire à une union avec le monopole américain. Notons, enfin, que les Autrichiens ne prennent pas part à la combinaison.

L'Europäische avait annoncé une lutte sans merci contre la Standard. Elle la soutint en effet, mais pas dans le but de l'évincer du marché, — ce qui eut été chimérique, — mais dans celui de l'obliger à lui faire une place. C'est ce qui est arrivé. Il n'y eut qu'un commencement de lutte. La Standard se trouvant en

face d'un groupe important fit tout de suite des propositions de paix et l'E. P. U. comprenant qu'elle ne pourrait que continuer un combat ruineux sans espoir d'obtenir une place plus avantageuse sur le marché, accepta l'union qui fut réalisée dès le milieu de 1907, c'est-à-dire moins d'une année après la fondation du trust allemand (1).

E) *Indes Néerlandaises.*

Trois Sociétés prirent de bonne heure une place prépondérante dans l'industrie et le commerce du pétrole indo-hollandais : La Koninklyke, société hollandaise ; la Shell Transport and Trading Co société anglaise s'occupant du commerce du pétrole et agissant avec le concours de la Compagnie Néerlandaise d'Industrie et de Commerce, contrôlée comme la Shell par la raison sociale Samuel de Londres ; enfin, la Dortsche n'ayant d'intérêts qu'à Java, alors que les deux autres sociétés trouvent leur principale production à Sumatra et Bornéo. La Dortsche a, dans l'île même de Java, un important débouché, tandis que les deux autres sociétés n'ayant pas sur place une consommation sérieuse dirigèrent toute leur activité vers l'exportation qui, pour l'ensemble des

(1) *Moniteur du pétrole roumain.*

Indes Néerlandaises, excède le marché intérieur. Comme elles englobèrent les autres sociétés indépendantes auxquelles elles achetaient leur production de brut, toute la concurrence se trouva concentrée entre les deux sociétés (Koninklyke et Shell). Enfin, dès 1903, l'union se fit entre elles deux assurant ici encore un monopole véritable.

La Koninklyke et la Shell devinrent uniquement des sociétés financières détenant les actions des sociétés filiales qu'elles créèrent et qui sont ; la Bataafsche, qui possède les terrains et les raffineries ; l'Anglo-Saxon, qui s'occupe de tous les transports et l'Asiatique qui centralise toute la vente (1).

La Koninklyke possède 25 pour 100 du capital de la Shell. Le capital de la Bataafsche et de l'Anglo-Saxon est fourni par la Koninklyke et la Shell dans la proportion de 60 pour 100 pour la première et 40 pour 100 pour la seconde. Enfin les actions de l'Asiatique sont réparties par tiers entre la Koninklyke, la Shell et la Société Caspienne et de la Mer Noire qui appartient à MM. de Rothschild Frères, à Paris.

Il s'ensuit que la Koninklyke possède directement ou indirectement la prépondérance dans cette organisation, dont elle a, de fait, toute la direction. Elle a incorporé la plus grande partie des affaires de pétrole

(1) *The Petroleum Review*, 1909.

des Indes et a des arrangements avec les rares sociétés indépendantes. C'est ainsi qu'elle a le monopole de l'exportation des produits de la Dortsche et que, en revanche, c'est la Dortsche qui vend ses produits dans l'intérieur de Java. On peut donc dire que la Koninklyke réalise le trust du pétrole indo-hollandais.

Elle vend ses produits dans la moitié du monde, en Asie, en Afrique et en Australie. Elle a renoncé au marché européen pour le lampant, mais elle est, en revanche, un des principaux facteurs dans le commerce européen des essences.

La Koninklyke n'a pas d'entente signée avec la Standard, mais il existe une sorte d'arrangement tacite par lequel chacune d'elles doit respecter le territoire sur lequel l'autre a les plus grandes chances de succès, de sorte que la concurrence ne peut s'exercer qu'accidentellement et lorsque les deux compagnies sont à même de vendre avec bénéfice au même prix. De fait, la concurrence ne s'exerce que pour les essences dont la Koninklyke détient une quantité énorme, car, outre sa propre production, l'Asiatic a la vente de plus des 3/4 des essences roumaines, quantité pour laquelle elle n'a pas encore trouvé un débouché suffisant.

F) *Galicie.*

La Galicie, malgré la très grande richesse de ses terrains et l'excellente qualité du pétrole qu'elle produit, n'est pas encore entrée dans une ère de prospérité. L'industrie du pétrole y est depuis plus de dix ans dans un état de crise perpétuelle et la situation ne semble s'améliorer que bien lentement.

Il y a à cela une raison géographique. Il n'est pas besoin d'insister beaucoup sur le fait qu'une production de plus d'un million de tonnes est beaucoup trop importante pour que le pays l'absorbe en entier. Il faut donc, de toute nécessité, trouver un débouché par l'exportation. Mais la situation de la Galicie rend cette solution singulièrement difficile ; elle est, en effet, le seul pays producteur d'Europe qui n'ait pas accès à la mer. La Roumanie est admirablement placée ; de son port de Constanza, elle peut exporter facilement et à peu de frais. La Russie, par sa pipeline Bakou-Batoum, a accès à la mer Noire et par là à toute l'Europe centrale et occidentale. La Galicie, au contraire, est éloignée de la mer et, de plus, elle est entourée de deux États producteurs, la Roumanie et la Russie, auxquels elle ne peut penser écouler sa marchandise ; elle ne peut exporter qu'en Allemagne par l'Elbe, mais doit user pour cela d'allèges à faible

tirant d'eau; ce qui nécessite des transbordements coûteux.

Si la Galicie exporte en France d'assez fortes quantités, c'est uniquement pour débarrasser le marché intérieur d'une surproduction qui est à l'état endémique, mais cette exportation n'est nullement rémunératrice. Cette situation peut-elle s'améliorer? La solution la meilleure serait de relier les champs de Galicie à la mer Noire, mais il faudrait emprunter le territoire de la Russie ou de la Roumanie et comment penser que ces États fassent quoi que ce soit pour améliorer la situation d'un concurrent. D'autre part, il nous semble difficile de songer à relier la Galicie avec la Baltique par une pipe-line; les capitaux que cela nécessiterait ne seraient pas en rapport avec l'importance de la production et, d'ailleurs, il faudrait pour cela un esprit d'entreprise que l'on n'a jusqu'ici, trouvé qu'en Amérique.

La Galicie ne peut donc, il nous semble, pallier au désavantage de sa situation géographique que par une excellente organisation économique; malheureusement, la production y est le plus souvent anarchique et l'unité n'a jamais été réalisée de façon durable entre les exploitants. L'on a bien réalisé, à plusieurs reprises, des ententes et des cartells, soit pour la vente à l'exportation, soit entre producteurs, soit entre raffineurs, soit entre tous ces groupes, mais jamais l'entente n'a été suffisamment étroite;

dès que la situation s'améliorait, chacun cherchait à tirer à soi et les hauts prix augmentaient le nombre et l'importance des établissements indépendants, des « outsiders » ; si bien que, conclue dans un moment de crise, l'union se brisait dès que la crise avait pris fin, suivie d'ailleurs d'une nouvelle, et de nouveaux efforts pour rétablir l'accord. La dernière tentative de ce genre date de 1903, avec la formation de la « Petrolea », sorte de cartell entre les producteurs, s'appuyant sur un cartell de raffineurs et soutenue par une banque autrichienne « l'Oesterreichische Kredit Anstalt ». L'organisation se complétait par une société pour l'exportation ; seule cette dernière subsistait en 1907, mais elle était devenue indépendante et faisait l'exportation pour son propre compte. Tout le reste de l'organisation avait disparu à la date du 1^{er} juillet 1907 (1).

Dès lors, on retombe dans l'anarchie. Cependant les plaines de Tustanovice ont une production énorme, qui croit de mois en mois. En mai 1908, on frappe une sonde, « Oil City », qui donne deux cents wagons par jour et provoque la déroute du marché (2). Pour compléter la série de malheurs, la fameuse sonde Oil City devient la proie des flammes (3), mais, néanmoins, la surproduction est énorme ; non

(1) *Moniteur du pétrole roumain.*

(2) *Id.*

(3) *Id.*

seulement on ne peut écouler les produits, mais on ne peut même recueillir le précieux liquide faute de réservoirs suffisants. La situation sembla alors désespérée, mais l'État se décida à intervenir et sauva la déroute du marché en s'engageant, par contrat, à prendre en cinq ans, 106,500 wagons de pétrole débenzinné, pour le chauffage des locomotives (1). En même temps, il décide la construction d'une usine de débenzination et fait une avance de 1 million et demi de couronnes pour la construction de nouveaux réservoirs. Tout cela n'est malheureusement qu'un palliatif et non une véritable solution ; la consommation de l'État est insuffisante à écarter la surproduction et l'on ne peut espérer que cette consommation augmente beaucoup parce que la Hongrie, ayant d'importantes mines de charbon, mettra toujours obstacle à la généralisation du combustible liquide.

Le meilleur effet de l'intervention du Gouvernement a été la reconstitution d'un syndicat de producteurs pour traiter avec lui. Le 5 juillet 1908, s'est constituée à Lembach la raison sociale, « Landesverband Galizische Petroleum Produzenten », qui réunit la grande majorité des producteurs de pétrole, environ 80 pour 100 (2). Mais la constitution de ce syn-

(1) *Moniteur du pétrole romain.*

(2) *Id.*

dicat n'est rien si on ne lui donne pas en même temps les moyens de vivre, c'est-à-dire si on ne lui donne pas l'appui financier nécessaire. Or cet appui, les producteurs de pétrole ne l'ont trouvé ni auprès de l'État, ni auprès des banques. Bien plus, les raffineurs restés en dehors de cette organisation n'ont cherché qu'à réduire le plus possible le prix du brut, si bien que, actuellement, l'industrie du pétrole est dans la même anarchie et dans le même état de précarité.

L'intervention de la Standard faillit changer cet état de choses; en effet, les raffineurs galiciens payant bon marché le pétrole brut étaient bien placés pour vendre à bas prix. Ils tournèrent particulièrement leurs efforts vers le marché allemand et firent là une concurrence active à la Standard. Celle-ci qui possède déjà deux raffineries en Autriche, chercha immédiatement à s'entendre avec les producteurs galiciens; les pourparlers allèrent très loin dans cette voie et un avant-projet fut même signé (1). La Standard apportait son appui financier aux producteurs et construisait les réservoirs, qu'elle affermaît au syndicat; celui-ci s'engageait à lui vendre sa production de brut ainsi que les résidus de l'usine de débenzination; le raffinage et la vente devaient se faire par les soins de la Standard qui s'assurait ainsi

(1) *Moniteur du pétrole romain.*

le contrôle de 75 pour 100 de la consommation autrichienne de pétrole. Enfin, le pétrole brut était vendu à un prix fixe à la Standard, mais celle-ci partageait avec les producteurs ses bénéfices sur la vente, dans une proportion déterminée. C'était donc un cartell qui se trouvait ainsi réalisé.

L'émotion fut très vive à la nouvelle de ces pourparlers et le Gouvernement autrichien s'employa à empêcher le contrat définitif d'être signé.

Nous lisons à ce sujet, dans *Le Temps*, du 26 juin 1909 :

« Le ministre des Finances d'Autriche-Hongrie
« s'est occupé de la question des pétroles en Galicie.
« Afin d'éviter que les producteurs ne passent avec
« la Standard un traité onéreux pour l'industrie nationale. Le Gouvernement s'est décidé à jouer le
« rôle du trust américain ; il proposera à la Chambre,
« très prochainement une demande de crédit de
« 8,500,000 francs, pour la construction de réservoirs de pétrole. »

Les choses en sont là ; les crédits seront-ils accordés et, s'ils le sont, la construction des réservoirs sera-t-elle une arme suffisante pour les producteurs afin de maintenir des prix rémunérateurs ?

Nous ne croyons pas que l'industrie du pétrole de Galicie trouve une ère de prospérité autrement que dans l'union étroite des producteurs et des raffineurs ; mais il ne faut pas se dissimuler que, à ce point de

vue, les deux raffineries que la Standard possède en Autriche seront un gros obstacle. Il est donc bien possible que le trust américain parvienne à imposer sa solution qui, nous le verrons, serait conforme à la politique qu'il semble vouloir poursuivre en Europe.

2° LE COMMERCE D'EXPORTATION. — LA SITUATION ACTUELLE
DU MARCHÉ EUROPÉEN.

Pour avoir une idée nette de la situation actuelle du commerce du pétrole en Europe, il faut distinguer les différents produits du pétrole, à savoir : pétrole lampant, essences, huile de graissage.

C'est la Standard qui, soit directement, soit par ses ententes, domine tout le commerce du pétrole lampant, de beaucoup le principal produit extrait des huiles brutes et livré à la consommation européenne. Nous avons dit comment partout, à l'aide de ses filiales, elle a su s'implanter dans tous les pays. Son alliance avec le trust européen lui a ôté le principal rival qu'elle avait à craindre. De Russie et de Roumanie seules, quelques sociétés indépendantes, qu'on peut négliger dans un tableau d'ensemble, peuvent lui faire une concurrence insignifiante. Reste donc, en face de la Standard, comme seul élément impor-

tant, les exportateurs galiciens, dont la concurrence est surtout active en Allemagne (1).

Pour la vente des essences, c'est entre la Standard et l'Asiatic que la concurrence s'exerce. La Standard dispose, à ce point de vue, aussi, d'une production énorme et a, pour l'écoulement de ce produit, les mêmes moyens d'action. Mais l'Asiatic a une production d'essences à peu près égale, car, en dehors des essences provenant des Indes, elle monopolise les trois quarts de l'exportation des essences roumaines. À côté des deux trusts, le reste des essences de Roumanie, celles de Russie provenant de la région de Grosny et celles de Galicie, entrent encore en ligne de compte dans le commerce international.

La concentration est moindre pour ce produit que pour le pétrole lampant.

Enfin la Standard a encore une place prépondérante dans le commerce des huiles de graissage ; certaines de ses filiales ne s'occupent que de la vente de ces huiles et prennent, dans la consommation générale, une place chaque jour plus importante ; elle rencontre cependant la concurrence la plus active dans les huiles russes. La très forte production de Bakou en huiles lourdes, ainsi que certains avan-

(1) L'Asiatic trouvant dans tout l'Extrême-Orient un débouché facile pour son pétrole lampant, n'a pas jusqu'ici cherché à l'importer en Europe.

tages techniques en faveur des huiles russes de graissage, permettent à la Russie de lutter contre la Standard. Mais si les huiles de graissage de Bakou sont favorablement accueillies sur le marché, la vente n'en est pas organisée comme pour le lampant. Le trust européen ne s'en occupe pas, et chaque producteur russe vend ses huiles à des importateurs ; la vente en est ainsi assez diffuse. Cependant, l'extension donnée par la Standard à la vente de ce produit a obligé certains de ces importateurs à se syndiquer entre eux et à s'assurer l'association de plusieurs producteurs russes.

L'évolution dans cette voie n'est pas encore très avancée, et l'on peut dire que le commerce des huiles de graissage est encore l'objet d'une concurrence très active et qu'il n'offre pas, à beaucoup près, le degré de concentration que nous avons constaté au sujet du pétrole lampant et même des essences.

Telle est, dans ses grandes lignes, la situation actuelle du marché européen ; elle s'applique également à tous les pays de l'Europe centrale et occidentale, à l'Angleterre comme à l'Allemagne, à la Belgique comme à la Suisse et à l'Italie, etc. La France seule a une place spéciale, dans cette situation générale, ainsi que nous le verrons ultérieurement.

Quel sera l'avenir ? L'évolution se fera-t-elle vers une concentration plus complète encore ? Il semble

difficile d'en douter. Ce serait conforme à la politique que poursuit la Standard depuis environ deux ans et qui s'est déjà signalée par l'entente avec l'Europäische Petroleum Union et par les pourparlers engagés plus récemment avec les producteurs galiciens. Le trust américain poursuit la réalisation d'un vaste plan qui lui assurerait la prépondérance dans tous les États producteurs et dont le but serait d'établir un travail commun de toutes les entreprises, non seulement en ce qui concerne le commerce et le raffinage, mais même l'industrie extractive du pétrole.

Le Standard Oil prendrait à son compte le raffinage et la vente des produits, en laissant l'extraction à la charge des entreprises alliées sur lesquelles elle exercerait un contrôle prépondérant. En d'autres termes, la Standard voudrait établir en Europe la même uniformité d'organisation qui, aux États-Unis, lui donne d'excellents résultats : substituer au régime des ententes qu'elle a actuellement, un véritable trust qui centralise, non seulement le commerce du lampant, mais toute l'industrie et le commerce du pétrole.

D'après des bruits assez récents et que nous ne pouvons vérifier, le trust américain aurait engagé, dans ce but, des négociations avec la Russie ; en tout cas, les pourparlers qu'il a eus avec la Galicie répondrait bien à cette ligne de conduite et, s'ils

avaient réussi, ils ne tendaient à rien moins qu'une incorporation complète de l'industrie du pétrole de Galicie au trust américain. Enfin, on parle également de pourparlers entre la Koninklyke et la Standard.

Il est très possible que le plan conçu et poursuivi par la grande compagnie américaine devienne un jour une réalité; c'est là une œuvre de longue haleine demandant du temps et de la patience. Les obstacles seraient certainement nombreux et la Standard aurait surtout à compter avec l'opposition très vive des gouvernements. Des ententes actuelles à la constitution d'un véritable trust mondial, il y a loin; pourtant l'entreprise n'est pas chimérique et sa réalisation possible sinon probable. Il suffirait de l'alliance de la Standard avec la Koninklyke, de l'accord du trust américain avec les producteurs galiciens au sujet de la convention dont un avant-projet a déjà été signé, et, enfin, d'une union plus étroite de la Standard et de l'E. P. U., pour que la concurrence soit devenue impossible.

Quand une industrie est arrivée à ce degré de concentration, il est difficile de prévoir où elle peut s'arrêter.

La réalisation de ce plan présenterait un spectacle tout à fait unique dans notre économie moderne. L'évolution vers le syndicat, le cartell, le trust, le monopole, est signalée depuis longtemps par les économistes modernes et Marx a puisé dans cette cons-

tation son principal argument contre la société capitaliste. Néanmoins, et si loin que remonte déjà cette prophétie que la concentration croissante de l'industrie et du commerce doit nous mener fatalement vers un monopole de fait absolu, jamais elle ne s'est réalisée. Non seulement il n'y a pas, jusqu'ici, de trust mondial, mais l'on ne trouverait, dans aucun pays l'exemple d'un individu ou d'une société ayant réussi à établir à son profit un monopole de fait absolu.

Peut-être la Standard donnera-t-elle un jour cet exemple unique, mais si elle y parvient ce serait une erreur d'y voir la réalisation des principes de Marx. Les conditions qui ont favorisé la concentration de l'industrie et du commerce du pétrole sont très spéciales à ce produit et ne se renouvelleraient pas pour un autre. En Amérique aucune tentative de trust n'a réussi comme le trust du pétrole parce qu'aucun produit ne se prête au monopole comme lui.

Ce serait donc une erreur de généraliser et de voir dans la réalisation éventuelle des projets de la Standard les prodromes d'une ère nouvelle. Le pétrole offre un cas particulier, intéressant à étudier, mais non un exemple propre à s'étendre à d'autres produits.

DEUXIÈME PARTIE

L'INDUSTRIE ET LE COMMERCE DU PÉTROLE EN FRANCE

Au milieu du marché européen, la France se présente avec une physionomie toute particulière. Elle a su, à l'abri d'un système douanier, créer chez elle de toute pièce, une industrie de raffinage, si bien que, au lieu comme tous les autres États européens, de ne trouver dans le pétrole qu'un objet de consommation et un sujet d'impôt, elle en a fait en outre un aliment pour son industrie. Au lieu de recevoir les différents produits tout raffinés, livrés à la consommation par des maisons étrangères, la France ne va chercher à l'étranger que la matière première qui est ensuite travaillée dans des usines françaises, par des ouvriers français et à l'aide de capitaux nationaux. Il en résulte, tout naturellement, une activité plus grande pour notre industrie et notre commerce.

Nous allons étudier cette organisation à travers les régimes douaniers successifs auxquels le pétrole a été assujéti. Nous verrons comment l'industrie de raffinage a pris naissance et s'est développée et sous quelle forme se sont présentés l'industrie et le commerce du pétrole jusqu'à ces dernières années. Puis, après avoir vu comment, depuis 1903, l'industrie du raffinage est entrain de disparaître, nous passerons en revue les différents griefs que l'on adresse aux raffineurs français et étudierons les différents régimes que l'on voudrait substituer au régime actuel.

CHAPITRE PREMIER

L'INDUSTRIE DU RAFFINAGE ET LE COMMERCE DU PÉTROLE DE 1860 A 1903

A) *Historique de la législation douanière en France de 1864 à 1893.*

L'importation du pétrole en France date d'environ 1861. A cette époque, il n'y avait encore relativement à ce produit aucun tarif douanier. Un décret du 16 juillet 1863 (1) assimila le pétrole aux essences et huiles de houille : les huiles lourdes, c'est-à-dire celles qui ne pouvaient servir à l'éclairage, entraient en franchise ; les huiles légères payaient 10 francs par cent kilos. Ce droit fut réduit à 3 francs, par une loi des douanes du 4 juin 1864 (2). En outre, dans l'un et l'autre cas, les produits des pays ayant avec la France un tarif conventionnel ne payaient que 5 pour 100, *ad valorem*. Sous ce régime, les impor-

(1) Duvergier, *Lois et Décrets*, année 1863, page 609.

(2) Id. *Id.*, année 1864, page 224.

tations de brut n'existaient pas ; les épurateurs d'huile de colza distillaient bien un peu de pétrole dans leurs usines aux environs de Paris, mais c'était insignifiant. Comme il n'existait pas de tarif différentiel, on avait tout intérêt à importer le pétrole déjà raffiné. Les importations se faisaient en barils et sur des voiliers ; il n'y avait pas besoin, pour se livrer à ce commerce, de disposer de capitaux considérables. En fait, un grand nombre de spéculateurs achetaient une cargaison, qu'ils écoulaient ensuite à des marchands en détail, ne cherchant dans cette opération qu'un bénéfice immédiat. Il en résultait dans le commerce du pétrole la plus grande diffusion.

C'est un événement politique qui devait faire changer cette situation. On sait le rôle néfaste joué par le pétrole aux mains des incendiaires pendant les journées tragiques de la Commune. Le Gouvernement vit dans le fait que le commerce du pétrole se trouvait dans toutes les mains, un danger permanent et redoutable et l'on sut lui persuader habilement que le seul moyen d'éviter cette perpétuelle menace était de favoriser la création d'une industrie française de raffinage.

En effet, si l'on oblige à raffiner le pétrole dans l'intérieur du pays, il faudra, pour se livrer à l'industrie et au commerce du pétrole, établir de vastes réservoirs et construire des usines, par suite, disposer de capitaux considérables. Le commerce du

pétrole se trouvait ainsi fermé aux spéculateurs pour devenir l'apanage d'industriels spécialisés dans leur industrie, forcément peu nombreux et dont on pouvait, en cas d'émeute, garder militairement les usines et les réservoirs.

C'est sous cette préoccupation que fut votée la loi du 8 juillet 1871, dans la pensée de sauvegarder la sécurité nationale. Ce souci était si fort que le législateur dépassa son but et établit un écart très certainement exagéré.

La loi de 1871 (1) établissait les droits suivants :

Pétrole brut...	20	francs	par 100 kilogrammes.
Pétrole raffiné...	32	—	— —
Essences.....	40	—	— —

ce qui donnait à l'industrie française une protection de 12 francs vis-à-vis du raffiné et de 20 francs vis-à-vis des essences d'importation. Mais la consommation des essences étant à ce moment encore assez faible, c'est surtout l'écart de 12 francs qu'il faut prendre en considération ; il ne permettait aucune concurrence de la part des importateurs de raffiné.

L'industrie du raffinage était donc née ; des lois successives vinrent modifier le régime des pétroles, sans arrêter son élan.

Nous allons rapidement passer en revue ces différentes lois.

(1) *Journal officiel*, 1871, pages 1862 à 1865.

La loi du 30 décembre 1873 (1) établit le tarif suivant :

Huile raffinée marquant 0,800 au moins	Fr. 37	0/0 kilos
Fr. 0,10 en sus pour chaque degré de densité en moins.		
Essences	Fr. 47	0/0 kilos
Huile brute sur le pied de :		
Frs 30	0/0 kilos	d'huile lampante.
Frs 40	0/0 kilos	d'essence.

Ce serait assurément le mode de calcul le plus juste si l'on ne manquait de données exactes sur la composition des pétroles bruts des différentes provenances et si l'on ne se heurtait à une impossibilité matérielle de constater le pourcent d'huile lampante et d'essence, faute d'appareil *ad hoc*.

On adopta le rendement présumé de 78 pour 100 que l'on décomposa comme suit :

63 kilos d'huile lampante	à Fr. 30, 0/0 kilos .	Fr. 18,90
14 kilos d'essence	à Fr. 40, 0/0 kilos .	Fr. 6 »
13 kilos de résidus.....	non taxés	—
100 kilos d'huile brute		Fr. 24,90

La protection de 12 francs subsiste donc et elle est même élevée de 20 francs à 22 francs par rapport aux essences. On n'a fait que relever l'ensemble des droits dans un but fiscal.

(1) *Journal officiel* des 16 novembre 1873, 30 et 31 décembre 1873.

L'application de ce tarif donna lieu à des difficultés continuelles entre l'administration des douanes et les raffineurs. A chaque importation, il y avait contestation et l'on devait recourir à l'expertise légale, si bien que l'on demanda à revenir aux droits fixes.

D'autre part, l'écart de 12 francs avait provoqué de violentes attaques contre le privilège des raffineurs, et l'on demandait qu'il fût réduit à 7 francs. On fit une enquête dont le résultat fut la loi du 7 mai 1881 (1), qui donna satisfaction à toutes les réclamations, en même temps qu'elle ramenait les droits à un taux moins élevé :

Pétrole raffiné	Fr. 23 par 100 kilos.
— brut.....	Fr. 18 —

Voici comment on avait calculé cet écart de 7 francs. Après une enquête et un examen sérieux, on était arrivé à établir que le raffinage du pétrole coûtait en France environ 3 francs plus cher qu'aux États-Unis. Sur la protection de 7 francs, il y avait donc 3 francs pour compenser cette différence de frais et permettre à l'industrie française de vivre. Le surplus devait représenter le remboursement aux raffineurs des droits payés par eux sur le déchet de fabrication. 100 kilos d'huile brute ne donnent en effet pas 100 kilos de pétrole raffiné. Il y a un déchet

(1) *Journal officiel*, 1881, page 2521.

de fabrication qui varie suivant la provenance de l'huile.

On admit un rendement de 83 pour 100 ; il en résultait que, pour fabriquer 100 kilos de raffiné, il fallait 117 kilos de brut, ce qui, à raison de 0 fr. 18 par kilogramme, représentait 3 fr. 06, qu'il fallait rembourser aux raffineurs. On fixa l'écart en chiffres ronds à 7 francs, ce qui était singulièrement avantageux aux raffineurs, puisqu'ils bénéficiaient sur le calcul de 0 fr. 94, représentant pour eux une véritable prime qui s'ajoutait à leurs bénéfices commerciaux et industriels.

En outre, on ne tenait pas compte qu'à supposer que le rendement de 83 pour 100 fût exact, les 17 pour 100 restant ne constituaient pas forcément une pure perte. En réalité, le rendement était bien supérieur à 83 pour 100. Par suite de la qualité des pétroles qu'ils importaient et du mode de distillation qu'ils employaient, distillation où le craking avait une large part, ils faisaient rendre à l'huile brute le maximum de produits lampants et d'essences, de 90 à 95 pour 100 très certainement.

C'est sur cette constatation que s'appuyaient les adversaires des raffineurs et en particulier les importateurs de raffiné et les fabricants d'huile végétale pour dénoncer l'écart de 7 francs comme exagéré, le calcul qui avait servi de base à établir le tarif de 1881, n'ayant aucune valeur réelle. Mais, si l'on était

d'accord pour attaquer le privilège des raffineurs, on ne l'était plus pour décider dans quel sens la réforme devait se faire : les fabricants d'huile végétale demandaient une augmentation de droits sur l'huile brute ; les importateurs demandaient, au contraire, une réduction sur l'ensemble des droits, afin de favoriser le développement de la consommation, alors très faible en France. En somme chacun défendait son intérêt particulier.

Quant aux raffineurs, ils réclamaient le maintien du tarif de 1881, qu'ils avaient combattu auparavant, disant que l'écart de 7 francs correspondait bien à une réalité et que la plus petite réduction ferait disparaître leur industrie. Ils prétendaient qu'avec les droits actuels, c'était tout juste s'ils pouvaient lutter contre les importations de raffiné. Le fait qu'ils avaient depuis 1881 réalisé certainement de très beaux bénéfices, et que, pendant la période 1881-1892, les importations de raffiné avaient diminué d'une façon notable, donnait peu de force à leur argumentation.

Remarquons que l'on a toujours fait un grief aux raffineurs, des protestations par lesquelles ils ont accueilli chaque modification de régime douanier et chaque réduction de la protection dont ils jouissaient. Comment s'en étonner cependant ? On s'habitue facilement à jouir d'un privilège et il faudrait un bien grand désintéressement pour consentir de

gaité de cœur à une diminution des bénéfices que l'on s'est accoutumé à réaliser.

L'on proposa dès 1891 une modification des droits de douane sur le pétrole, mais par suite de l'opposition du Sénat ce projet fut l'objet d'une disjonction, et c'est encore le tarif de 1881 qui figure pour le pétrole dans la loi de douane du 11 janvier 1892. Une des raisons de l'attitude du Sénat étaient les discussions en cours avec la Russie au sujet de l'établissement d'un traité de commerce dans lequel l'introduction des pétroles russes en France était envisagée ; l'on voulait attendre la solution de ce traité pour modifier notre tarif douanier.

Jusqu'ici, tout le pétrole raffiné et consommé en France était de provenance américaine et l'on ne pouvait, sous le régime de la loi de 1881, introduire le pétrole russe, en raison des trop grandes quantités de produits lourds ou mazout, qu'il contient. Nous avons vu que, sous le tarif dont nous parlons, on avait grand intérêt à importer une huile brute, donnant plus de 83 pour 100 de produits lampants et d'essence ; or, le pétrole russe brut ne contient même pas les 83 pour 100 de produits légers, mais, en revanche, renferme environ 60 pour 100 de produits lourds que l'on ne peut utiliser que pour le chauffage et le graissage et qui étaient complètement inutilisables en France, en raison de leur trop haut prix de revient.

Pour remédier à cet inconvénient, on convint d'admettre aux mêmes droits que le brut américain, un produit que l'on appela distillat et qui devait contenir 90 pour 100 de produits lampants et 10 pour 100 de résidus. L'on s'est souvent appuyé sur les termes de cette convention pour soutenir que les raffineurs importaient du raffiné sous couleur de brut. Rien n'est plus faux. Le distillat et le produit de la distillation du brut jusqu'à concurrence des huiles lourdes qui restent dans l'alambic. Ce distillat étant additionné de 8 à 10 pour 100 de résidus ou mazout, nécessite une nouvelle distillation et une épuration complète.

Bref, c'est à la suite de cette convention franco-russe que fut votée la loi du 30 juin 1893, qui établit le tarif suivant :

	Tarif maximum	Tarif minimum
Pétrole raffiné..	Fr. 25 0/0 kg.	Fr. 10 l'hectolitre.
Pétrole brut....	Fr. 18 0/0 kg.	Fr. 9 0/0 kg.

On adopta l'hectolitre comme unité, pour le pétrole raffiné soumis au tarif minimum, pour favoriser les pétroles russes d'une densité supérieure (0,825° au lieu de 0,800) aux pétroles américains. C'était un moyen de protéger les importations de raffiné russe comme on avait protégé les importations de brut par l'admission du distillat.

Ce droit de 10 francs l'hectolitre correspond à peu près à 12 fr. 50 pour 100 kilos, à peu près seule-

ment, puisqu'il varie forcément avec la densité du pétrole.

Mais, cette équivalence fut toujours reconnue dans les discussions ultérieures, tant par les raffineurs que par leurs adversaires. C'était donc une protection de 3 fr. 50 accordée à l'industrie française du raffinage.

La loi de 1893 inaugurait un double tarif : maximum et minimum, ce dernier ne devant s'appliquer qu'aux États avec lesquels la France avait des traités de commerce.

Quelle était la raison de cette inauguration ? Il faut la chercher, d'une part, dans la même préoccupation de protéger les pétroles russes et, d'autre part, dans le fait que la France voulait se servir des importations de pétrole pour se faire accorder par les États producteurs, des réductions de droits sur ses produits d'exportation. En fait, les pétroles américains, russes, roumains et galiciens jouissent actuellement du tarif minimum ; le tarif maximum ne frappant que les produits des Indes Néerlandaises et des colonies anglaises.

b) *Les importations, le raffinage et le commerce du pétrole en France jusqu'en 1893.*

C'est sous l'empire de la loi de 1871 que l'industrie du raffinage est née. La protection dont elle jouit

jusqu'en 1903 lui permit de réaliser l'organisation industrielle et commerciale la plus perfectionnée.

A cette époque, la production des États-Unis était loin d'avoir l'importance qu'elle a actuellement et les approvisionnements étaient souvent fort difficiles. Pour remédier à cet inconvénient, les raffineurs établirent, dès 1874, à Bayonne près de New-York, des agences de renseignements chargées de négocier leurs achats, puis bientôt des magasins et des docks, afin de s'alimenter régulièrement d'huile brute (1).

En même temps, ils établissaient des raffineries dans les principaux ports français, afin d'éviter les transbordements coûteux qui auraient grevé d'autant le produit brut, si on l'avait raffiné dans l'intérieur du pays, et chaque maison chercha tout de suite à disséminer ses établissements en plusieurs points, au lieu de les concentrer en un seul, afin que chaque usine puisse plus économiquement pourvoir à une région déterminée.

Enfin, un dernier progrès était réalisé en 1888, par la substitution du transport en vrac au transport en barils. Jusque là, les importations se faisaient en barils et sur des voiliers ; il en résultait une foule d'inconvénients : difficulté de se procurer les bateaux nécessaires, longueur du trajet, coulage, frais et

(1) M. Gascheau, *La question des pétroles en France*, thèse pour le doctorat, Paris, 1903.

perte de temps nécessités par la mise en barils, intérêt de l'argent. Les raffineurs firent construire des tank-steamers spéciaux, vastes bateaux réservoirs, jaugeant de quatre à cinq mille tonnes et pouvant contenir environ six millions de litres (1). Grâce à cette innovation, la longueur du trajet se trouvait réduite de moitié, les raffineurs possédant leurs propres bateaux, ne souffraient plus des variations du fret, et, souvent, de la difficulté de s'en procurer. Enfin, les opérations de transport se trouvaient singulièrement simplifiées. L'huile brute achetée dans les réservoirs placés au port d'embarquement, est directement pompée dans le bateau. A l'arrivée, elle est de nouveau pompée du steamer dans des réservoirs d'où elle est dirigée vers les cornues de distillation. Si l'on rapproche ceci de l'organisation des pipes-lines que les américains avaient réalisée on voit que le pétrole est amené du lieu de production jusqu'à la raffinerie française, sans nécessiter aucune manipulation. Des pompes font tout le travail qu'un très petit personnel suffit à surveiller.

Une fois l'huile brute à l'usine, on la distille et on la raffine ; on fabrique le pétrole lampant et l'essence. En 1893, quand les raffineurs commencèrent à traiter le pétrole russe, ils obtinrent, à côté du pétrole lam-

(1) M. Gascheau, *La question des pétroles en France*, thèse pour le doctorat, Paris, 1903.

pant, environ 10 pour 100 de résidus ou mazout que l'on ne peut employer que pour le graissage. Mais, ce n'est là qu'une faible proportion, par rapport aux huiles de graissage importées ; en fait, le commerce de ces huiles est resté pour la plus grande partie en dehors de l'activité des raffineurs et il est l'objet d'une concurrence très active ; mais nous ne nous occuperons pas parce qu'il reste complètement étranger aux questions que soulèvent le raffinage et la vente du pétrole et des essences en France (1).

Ce n'est donc que relativement au pétrole lampant et à l'essence que les raffineurs développèrent leur organisation commerciale, en vue de la vente dans le pays. Nous avons déjà dit qu'ils avaient réparti leurs usines en plusieurs points, afin d'éviter des transports coûteux dans l'intérieur du pays. C'est ainsi qu'une même maison possède une usine à Rouen, une près de Paris, une autre près de Bordeaux, enfin une autre dans la région de Marseille. En outre, chaque maison créa dans toute la France des dépôts et des réservoirs où elle expédia le pétrole par bateaux ou wagons-réservoirs, la mise en bidons

(1) Pour les mêmes raisons nous ne parlerons pas non plus des autres sous-produits comme la paraffine et les huiles lourdes employées comme combustible. Il convient cependant de mentionner tout l'intérêt que le combustible liquide peut présenter pour l'avenir, tout particulièrement pour notre marine de guerre. Des essais très concluents ont été faits dans ce sens en Angleterre et en Italie.

et la livraison au commerce de gros ou de détail se faisant ensuite de ces dépôts pour chaque rayon.

Telle est la technique de l'organisation des principales raffineries. On voit qu'elle est des plus perfectionnées et que les raffineurs de pétrole, en concentrant entre leurs mains toutes les opérations industrielles et commerciales relatives au pétrole, ont su réaliser toutes les économies propres à leur assurer de beaux bénéfices. Mais, l'on voit aussi quels capitaux exige l'exercice de cette industrie. Pour s'y livrer, il faut posséder une flotte de navires, des usines, des réservoirs dans toute la France, des agences commerciales dans les grandes villes. Plusieurs raffineries fabriquent elles-mêmes leurs barils et leurs bidons, trouvant encore, de ce chef, une économie notable. Une raffinerie n'aura chance de prospérer que si elle peut disposer de cette organisation que d'autres ont su réaliser, faute de quoi, elle sera écrasée. Ajoutons à cela qu'il faut un gros chiffre d'affaires pour supporter de tels frais généraux et l'on comprendra sans peine que les raffineries de pétrole aient toujours été peu nombreuses. Un certain degré de concentration était la condition même de la prospérité de cette industrie et nous avons d'ailleurs vu que la loi de 1871 n'avait été votée que dans ce but.

Tant que les différentes raffineries françaises firent leurs affaires isolément et écoulerent leurs produits

en concurrence les unes avec les autres, l'industrie du raffinage du pétrole n'offrit pas en France de caractère particulier. Elle était analogue à d'autres grandes industries nationales, comme le raffinage du sucre, par exemple, où les maisons en concurrence sont également peu nombreuses et où les opérations industrielles et commerciales sont également centralisées dans les mêmes mains.

Ce n'est que du jour où se constitua le syndicat des raffineurs que cette industrie prit une physionomie à elle propre. C'est de cette époque que date le monopole plus ou moins complet du commerce du pétrole en France, et c'est alors que naquit ce que l'on a coutume d'appeler la question du pétrole (1).

Nous allons examiner comment et sous quelles influences ce syndicat fut formé et quelle fut sa forme définitive. Nous verrons ensuite quelle a été l'influence de ce syndicat sur le commerce du pétrole en France et quelles sont les critiques qu'il a provoquées.

1° LE SYNDICAT DES RAFFINEURS. — LES CAUSES DE SA CONSTITUTION.

Jusqu'en 1885 environ, les raffineurs français faisaient leurs achats isolément, chacun traitant ses

(1) M. Gascheau, *La Question des Pétroles en France*.

affaires au mieux de ses intérêts et vendant ensuite ses produits par ses propres moyens, en concurrence avec les autres raffineurs. Cette situation subsista jusqu'au jour où la Standard Oil Co s'étant constituée sur des bases formidables, chercha à s'emparer de tous les marchés du monde. Jusque-là, les raffineurs français s'adressaient le plus souvent à elle pour leurs achats, puisque c'était l'Amérique qui fournissait la presque totalité de notre consommation et que la Standard détenait la presque totalité de la production américaine aux ports d'embarquement. Mais cela ne suffisait pas à la puissante compagnie ; elle voulait, en installant partout ses filiales, supprimer tout intermédiaire entre elle et le consommateur et s'assurer ainsi directement la prépondérance sur tous les marchés.

Nous avons exposé antérieurement cette ligne de conduite et vu l'action du trust en Allemagne, en Angleterre, en Belgique, etc. La France ne devait pas échapper à sa politique générale et, dès 1885, la Standard cherchait à s'introduire sur notre marché en inondant notre pays de ses produits raffinés. A cette époque, les raffineurs français jouissaient d'une protection de 7 francs qui les mettait à l'abri de toute concurrence sérieuse de la part des importations de raffiné. On pouvait donc croire l'entreprise de la Standard absolument chimérique ; à la vérité, elle constituait une menace plus qu'un moyen de

lutte efficace. Le trust américain espérait, en abaissant les cours pendant un certain temps, obliger les raffineurs à lui vendre leurs installations : ces derniers devinèrent la tactique et c'est à cette manœuvre qu'ils répondirent en se constituant en syndicat. Devant la bataille qu'engageait la Standard, ils comprirent bien vite que, pour lutter contre un tel colosse, il fallait de toute nécessité ne pas gaspiller leurs forces dans une concurrence entre eux et diriger toute leur activité contre le trust américain. Seule la Standard pouvait les menacer, parce que, seule, elle pouvait consentir les sacrifices d'une lutte d'autant plus onéreuse que la protection douanière était élevée. En paralysant l'action de la Standard, les raffineurs s'assuraient donc une prépondérance absolue sur notre marché. La constitution du syndicat n'eut pas d'autre cause ; elle fut une mesure de défense contre la mainmise de la Standard sur notre marché ; le syndicat est né, non pour monopoliser le marché français, mais pour défendre la situation d'industriels français contre les entreprises d'une compagnie étrangère.

Ce syndicat comprenait toutes les raffineries importantes. Nous ignorons quels ont été les termes de l'accord ; il est vraisemblable qu'il portait sur la production, répondant ainsi, plus ou moins, à la forme d'un cartell. Les raffineurs réalisaient ainsi une des formules de l'économie moderne, rare en France,

fréquente au contraire dans d'autre pays et spécialement en Allemagne et en Amérique. Lorsque des capitaux considérables sont en jeu, il arrive un moment où la concurrence devient ruineuse et il apparaît qu'il est plus avantageux de s'entendre que de se battre. Lorsque la concurrence est limitée entre un petit nombre de personnes, l'entente est plus facile à réaliser. Chaque maison devant les sacrifices qu'elle est obligée de faire pour conquérir de nouveaux débouchés, afin de maintenir ses prix toujours plus bas, se rend compte qu'il vaut mieux rester dans le *statu quo* et renonçant à étendre de nouveau ses affaires, obtenir de la part des autres, un même sacrifice. C'est ce qui a eu lieu pour le raffinage du pétrole en France. Le syndicat offre à peu près les mêmes caractères que le cartell de la houille ou des produits chimiques en Allemagne ; seulement, alors que c'est généralement un phénomène de surproduction qui provoque ces ententes, ici, c'est l'action de la Standard et le rôle menaçant qu'elle s'apprêtait à jouer sur notre marché, qui en a été cause. Ainsi la puissante compagnie provoquait en France la même concentration que nous avons remarquée en Russie, en Roumanie et en Allemagne, partout enfin où il faut lutter contre son pouvoir envahissant.

La Standard, dépasse en effet à tel point le cadre des forces économiques habituelles que pour se faire

une place à côté d'elle, il faut grouper des capitaux supérieurs à ceux dont disposent généralement les individus et les sociétés les plus puissantes.

2° L'ENTENTE ENTRE LE SYNDICAT DES RAFFINEURS ET LA STANDARD.

Son projet ayant échoué, la Standard C^o chercha immédiatement un autre moyen d'arriver à ses fins, avec une souplesse où se révèle toute l'habileté de sa politique. N'ayant pu se rendre maîtresse directement des raffineries françaises, elle chercha à atteindre indirectement ce but, en incorporant le syndicat des raffineurs ; elle fit immédiatement des propositions en ce sens, mais les raffineurs encouragés par leur premier succès et se sentant, du fait de leur entente, singulièrement puissants, les repoussèrent. La lutte reprit donc plus vigoureuse que jamais de la part de la Standard qui fit construire une raffinerie à Rouen et acheta la raffinerie indépendante Fourcade à la Pallice, en même temps qu'elle créait une filiale sous le nom de « Bedford Petroleum C^o » pour s'occuper du raffinage et de la vente de ses produits en France. Les raffineurs tentèrent de résister ; ils possédaient une raffinerie à Bayonne près de New-York qui ne travaillait plus depuis longtemps ; on recommença à y distiller des

essences et on prête même aux raffineurs la pensée d'avoir voulu ainsi concurrencer la Standard jusque chez elle (1). C'eût été dérisoire et les raffineurs étaient trop éclairés pour avoir jamais songé sérieusement à cette lutte à part trop inégale. Ils virent très certainement qu'ils ne pourraient vivre sans l'appui de la compagnie américaine et toute leur politique tendit à paralyser son action, afin de se faire consentir les conditions les plus avantageuses ; ils y ont certainement réussi.

La Standard qui avait rêvé de posséder directement les raffineries françaises, puis de les incorporer à son trust, a dû se contenter d'un simple contrat lui concédant le privilège de la fourniture d'huile brute américaine à des conditions avantageuses pour elle. C'est évidemment beaucoup, mais c'est le minimum de ce qu'elle pouvait espérer et ce contrat ne faisait que consolider une situation de fait qui existait déjà depuis longtemps.

Du jour, en effet, où la Standard eut par ses pipelines, monopolisé les 90 pour 100 environ de l'huile américaine, aux ports d'embarquement ou dans les raffineries, il fallait bien, de toute nécessité, que les industriels français s'adressassent à elle pour se procurer la majeure partie, sinon la totalité, de la matière première nécessaire à leur industrie.

(1) M. Gascheau, *op. cit.*

A cette époque, c'est-à-dire vers 1890, les importations russes étaient insignifiantes, et celles de Roumanie et de Galicie absolument nulles. En passant un contrat avec les raffineurs, la Standard s'assurait donc plus l'avenir que le présent, et encore les conditions de l'entente sont-elles des plus lâches, puisqu'elles ne portent que sur les huiles américaines, laissant aux raffineurs la faculté de se fournir de pétrole brut ailleurs dans une certaine proportion.

De fait, les huiles russes devaient bientôt entrer, pour un quart environ, dans la consommation française.

Enfin, la Standard s'engageait à ne pas faire travailler ou à ne faire travailler que pour le compte du syndicat, les deux usines qu'elle possédait en France, et à n'intervenir en aucune façon dans le commerce du pétrole et des essences.

Cette situation a donné lieu à des méprises. En se basant sur le contrat qui les lie à la Standard, on a souvent reproché au syndicat des raffineurs de n'être, en dernière analyse, que l'agent du trust américain, dont il assurerait indirectement l'omnipotence sur notre marché. Cette allégation n'est guère défendable. Le fait, pour un acheteur, de s'engager à ne prendre sa marchandise que chez un seul vendeur, qui s'engage, en revanche, à ne vendre qu'à ce seul acheteur, n'a rien que de très

légitime et est d'un usage courant en matière commerciale (1).

Le contrat intervenu entre la Standard et les raffineurs n'est pas autre chose. A aucun degré il ne révèle une incorporation au trust américain; la preuve en est que la Standard a conservé les deux usines qu'elle avait en France et que, pour entretenir son matériel en état, elle y travaille, de temps à autre, de petites quantités qu'elle cède ensuite aux raffineurs. Cette mesure n'a pas d'autre but que de conserver à la Standard un moyen d'action pour le jour où les raffineurs français voudraient se dégager de leurs engagements, ce qui n'aurait aucune raison d'être si les raffineurs faisaient partie d'un trust dont ils ne seraient plus que les actionnaires et les représentants. Si leur situation vis-à-vis de la Standard a quelque chose d'exceptionnel, cela ne résulte pas des conditions du contrat, mais de la puissance extraordinaire de la compagnie américaine; c'est uniquement en raison de la place qu'occupe la Standard dans le commerce du monde, que les raffineurs sont plus ou moins sous sa dépendance. Il n'est point besoin pour cela d'arrangement express.

(1) M. Gascheau, *op. cit.*

c) *La situation du marché français après la constitution du syndicat des raffineurs pendant la période 1893-1903.*

Du jour où les raffineurs se furent constitués en syndicat et se furent entendus pour leurs achats avec la Standard, on les a accusés d'avoir accaparé le marché. Cette assertion est fausse en ce sens qu'on ne peut accaparer un marché sans accaparer un produit et que la consommation française représente trop peu de chose, comparée à la production du monde, pour qu'on ne puisse trouver en Russie, en Roumanie, en Autriche et même en Amérique, dans les 10 pour 100 qui échappent au contrôle de la Standard, les quantités suffisantes pour alimenter une bonne partie du marché français. Mais il est très certain que, pendant la période qui nous occupe (1893-1903), le syndicat des raffineurs n'a pas rencontré de concurrence sérieuse dans le commerce du pétrole, et qu'il l'a à peu près monopolisé entre ses mains.

Il convient de rechercher les raisons qui ont ainsi paralysé toute concurrence et assuré une prépondérance aussi absolue aux raffineurs syndiqués.

En face du syndicat, nous ne pouvons trouver que deux autres éléments, sur le marché des pé-

troles : des raffineurs indépendants et des importateurs de raffiné.

Le premier de ces deux termes n'existait pas, puisque le syndicat avait été formé de toutes les raffineries existantes ; mais il aurait pu se fonder de nouvelles usines, dans le but de concurrencer le syndicat. Il y a eu, de fait, des tentatives dans ce sens, mais elles ont échoué et ont abouti à l'achat, par le syndicat, des nouveaux établissements. Il ne faut pas s'en étonner.

Nous avons montré quelle puissante organisation avaient su réaliser les maisons qui constituaient le syndicat. La puissance de ces raffineries était d'autant plus forte qu'elles étaient groupées et qu'elles n'avaient plus à craindre l'aléa des cours. C'est donc contre une véritable coalition qu'une raffinerie nouvelle devait entreprendre la lutte, et, pour cela, il lui fallait construire des usines, des dépôts, des réservoirs et entretenir toute une armée d'agents, de vendeurs, etc. Pour avoir quelque chance de prendre une place sur le marché, il lui fallait, comme les autres raffineurs, disséminer ses établissements sur tous les points du territoire.

On voit, par conséquent, quelle immobilisation de capitaux demandait une telle entreprise, et, une fois toute cette organisation réalisée, la nouvelle raffinerie était encore dans une situation défavorable, vis-à-vis du syndicat, qui avait pour lui le nombre et

l'avantage d'avoir un allié tel que la Standard, susceptible de partager les sacrifices qu'il faudrait faire pour sauvegarder la part qu'elle avait su se réserver sur le marché français.

Ajoutons encore que les raffineurs syndiqués, dont les usines remontaient, pour la plupart, à plus de vingt ans, avaient pu amortir leur matériel et pouvaient, par conséquent, travailler à un prix moins élevé qu'une nouvelle raffinerie concurrente.

Dans ces conditions, la lutte n'était guère possible et le meilleur résultat qu'elle pouvait avoir pour la nouvelle raffinerie c'était de se faire racheter par le syndicat.

Il n'y avait donc pas, et il ne pouvait pas y avoir de concurrence sérieuse et durable de la part des raffineurs indépendants. Cet élément écarté, il ne restait, par conséquent, en face du syndicat tout puissant, comme seul rival possible, que les importateurs de raffiné. C'est entre ces deux termes que la concurrence va pouvoir s'établir, dans les conditions inaugurées par la loi de 1893, c'est-à-dire avec une protection de 3 fr. 50 seulement, au lieu de 7 francs, en faveur du raffinage français.

Les statistiques nous montrent que, sous ce nouveau régime, les raffineries françaises n'ont pas décliné ; le nombre des usines reste à peu près le même et les importations de brut augmentent :

de 178.300 tonnes en 1890 à 322.710 tonnes en 1898

tandis que, pendant la même période, les importations de raffiné demeurent stationnaires :

18.600 tonnes en 1890

19.346 tonnes en 1898

De 1898 à 1903, nous avons relevé, dans les statistiques générales des douanes, les quantités suivantes d'huiles de pétrole brutes et raffinées mises à la consommation en France. (Rubrique commerce spécial) :

ANNÉES	HUILES BRUTES en tonnes	HUILES RAFFINÉES en tonnes
1898	322.710,9	19.346,2
1899	319.095,8	19.663,9
1900	322.003,8	21.121,2
1901	362.875,4	25.801,6
1902	327.204,2	52.594,5
1903	371.296,3	56.460

Nous pouvons constater, pendant cette dernière période, suffisamment éloignée de la loi de 1893, pour que celle-ci puisse produire son plein effet, une augmentation plus grande dans le chiffre des importations de pétrole raffiné, tandis que les importations de pétrole brut varient peu. Il est vrai que l'augmentation des importations de raffiné ne vient pas en déduction de la production nationale, et il est vrai

aussi qu'un changement dans les conditions du commerce du pétrole explique partiellement cette modification dans nos importations.

On sait le développement surprenant qu'a pris, depuis 1900, la locomotion automobile et la très grande consommation d'essence qui en est résultée. Or, l'essence fabriquée en France ne représente que les 15 pour 100 des importations de brut américain, les distillats russes et roumains n'en contenant pas du tout. Dès le moment où la demande en essence, sur le marché français, a dépassé les 15 pour 100 de la demande en pétrole lampant américain, il a fallu nécessairement importer des essences toutes raffinées, parce que si on avait voulu importer du pétrole brut, dans la proportion de la demande en essence, on se serait trouvé dans l'impossibilité d'écouler le lampant correspondant.

C'est ce phénomène qui s'est produit, à l'époque dont nous parlons, et qui a forcé les raffineurs français, eux-mêmes, à importer des essences raffinées. Nous ne pouvons, malheureusement, fournir de chiffre à cet égard, les statistiques douanières n'ayant, jusqu'en 1908, fait aucune différence entre le pétrole raffiné et les essences. Mais, en faisant abstraction de ce fait, on peut certainement affirmer que pendant les années 1901-1903, les importateurs de raffiné ont gagné un peu de terrain et l'on peut en conclure que, si notre tarif douanier continue à protéger

l'industrie nationale du raffinage, il a perdu le caractère prohibitif qu'il avait avant. Cela est normal. Lorsqu'il s'agit d'acclimater une industrie dans un pays, il faut commencer par élever une barrière douanière infranchissable, afin de décourager au début, toute concurrence étrangère ; mais, une fois l'industrie implantée et organisée sur des bases solides, la protection doit aller diminuant afin d'empêcher que les prix ne se maintiennent trop élevés. L'écart des droits doit tendre, peu à peu, à compenser seulement les différences de frais qui incombent respectivement aux industries étrangères et nationales.

C'est précisément ce que le législateur de 1893 a voulu réaliser pour le pétrole. Normalement, il coûte plus cher de raffiner 100 kilos de pétrole en France qu'en Amérique par exemple. Les principales causes de supplément de dépense en France proviennent de ce que : 1° on emploie en France du charbon pour chauffer les cornues de distillation et produire la force motrice, alors que dans les pays de production, on trouve dans le pétrole brut et les résidus un aliment presque sans valeur pour les chaudières ; 2° les raffineurs français paient le fret, les assurances, les frais de transbordement et de magasinage sur les 5 à 10 pour 100 de perte, ce qui revient à dire que tous frais restant les mêmes, le raffineur étranger peut les recouvrer sur la totalité de son importation,

soit 100, tandis que le raffineur français devra les recouvrer sur 90 ou 95 pour 100.

Ce sont ces frais, auxquels d'autres s'ajoutent encore, comme les obligations imposées par certaines lois françaises, assurance contre les accidents du travail, par exemple, que l'écart de droit doit combler. Il est malheureusement absolument impossible d'en faire le compte ; les estimations ont été essayées par les raffineurs, eux-mêmes, qui établissaient les chiffres suivants (1) :

Frais de l'industrie française	Fr.	6.217
Frais de l'industrie américaine.....	Fr.	2.332
Différence de frais.....	Fr.	3.885

Il résulterait de ces calculs qu'un écart de 3 fr. 50 serait insuffisant ; cela prouve qu'ils sont exagérés puisque les statistiques nous montrent qu'avec cette protection de 3 fr. 50 les raffineurs français ont pu maintenir leur industrie en prospérité. Mais ils ne le sont pas de beaucoup, car, ainsi que nous le verrons plus loin, du jour où l'on est venu abaisser la protection de 1 fr. 25, il a été manifeste que l'industrie française n'a plus pu lutter.

Nous pouvons en conclure que la loi de 1893 tendait, sans plus, à compenser les frais supplémentaires

(1) Note produite par le Syndicat des raffineurs. Citée par M. Gascheau, *op. cit.*

incombant à l'industrie française, ne laissant place à aucune prime exagérée. Si, sous l'empire de cette loi, les raffineurs français ont continué à jouir de la même situation prépondérante, vis-à-vis des importateurs de raffiné, la cause n'en est pas dans la protection trop forte dont ils jouissaient, mais dans l'excellence de leur organisation et de leur habileté commerciale.

Pour les mêmes raisons qui ont empêché des raffineurs indépendants de prendre une place sur le marché, les importateurs de pétrole raffiné n'ont pu facilement concurrencer le Syndicat des raffineurs. Ils ne possédaient ni réservoirs, ni dépôts de vente, ni wagons-réservoirs, ni chalands spéciaux ; ils n'étaient pas organisés pour vendre jusqu'à la petite clientèle de détail dans des bidons de faible contenance ; ils n'avaient pas de représentants dans toute la France. Il leur fallait donc créer de toute pièce tout ce système de vente dont le Syndicat disposait depuis longtemps et qu'il avait en grande partie amorti ; dans ces conditions, la lutte était forcément inégale et le Syndicat des raffineurs devait fatalement triompher de toutes les tentatives faites par les importateurs pour s'emparer d'une partie importante du marché. Ces derniers sont confinés dans un rôle tout à fait secondaire et, s'ils ont de l'importance, c'est moins comme un élément de concurrence active que comme facteur éventuel d'une concurrence toujours possible.

Le Syndicat des raffineurs se trouve donc dominer tout le commerce du pétrole. L'inconvénient de cette situation pouvait être, naturellement, les hauts prix, Il était à craindre que, du jour où toute lutte semblait bannie du marché français, le consommateur français paierait son pétrole plus cher que partout ailleurs. Quoi qu'on en ait dit, jamais il n'y a eu un écart considérable entre les cours français et ceux établis à l'étranger. Il est vrai que, pendant un temps, le pétrole était un peu plus cher chez nous, mais c'est précisément la période pendant laquelle les Russes et les Roumains cherchaient à conquérir, sur la Standard, un certain nombre de débouchés. Il en résultait sur toutes les places européennes une concurrence ardente à laquelle la France a naturellement échappé. Les prix de guerre, qui résultaient de cette lutte, sont donc un mauvais terme de comparaison à rapprocher des prix du marché français, puisqu'il n'y avait aucune raison pour que nous nous ressentions de cet avilissement des cours.

Même, sans tenir compte de ce fait, la différence du prix du pétrole en France et à l'étranger n'a jamais atteint l'importance fantastique qu'on a souvent dit et qui, de fait, pourrait paraître au premier abord.

M. Gensoul, dans sa thèse de doctorat établit que la différence des cours entre Paris et Anvers, était en 1902 de 7 à 9 francs. En effet, en 1902, les prix sont à Paris, en gare, par wagon complet, de 39 fr. 75

et de 40 fr. 75, pour le mois de janvier et de 37 fr. 75 et 39 fr. 75, en avril. Aux mêmes dates, le raffiné est coté 17 fr. 50 les cent kilos à Anvers. Déduction faite du droit de douane de 12 fr. 50, les prix de Paris ressortent à 25 fr. 25 ou 28 fr. 25 ; nous obtenons bien ainsi un écart de 7 à 9 francs.

On peut, de prime abord, s'étonner d'une telle différence de cours. Quelle que soit la puissance des raffineurs syndiqués, on ne peut concevoir qu'ils maintiennent aussi haut les prix, sans provoquer immédiatement, sur tout le territoire, une invasion de produits raffinés à l'étranger. La protection n'est que de 3 fr. 50 par cent kilos ; par suite du déchet de fabrication, elle doit être réduite effectivement à

$$\begin{aligned} \text{Fr. } \frac{3,50 \times 90}{100} &= 3 \text{ fr. } 15 \\ \text{ou à Fr. } \frac{3,50 \times 95}{100} &= 3 \text{ fr. } 32 \end{aligned}$$

On ne peut concevoir que la différence de prix en France et ailleurs se maintienne sensiblement au-dessus de 3 fr. 30.

Mais, si les chiffres donnés par M. Gensoul, et par tous ceux qui se sont occupés de cette question, ne sont en eux-mêmes nullement contestables, l'interprétation qu'on leur donne est des plus superficielles. on compare, en réalité, des prix qui ne sont absolument pas comparables parce qu'ils ne représentent pas les mêmes choses.

En effet, il faut d'abord déduire du prix de Paris, 1 franc de french test. La douane française a, au point de vue de l'inflammabilité, des exigences qui ne connaissent pas les autres pays et qui nécessitent un supplément de frais de un franc. En outre, Paris est approvisionné par les usines de Rouen ; il faut, pour comparer ses prix à ceux d'Anvers qui est un port de mer, déduire le transport de Rouen à Paris qu'on peut évaluer à 1 fr. 25 par cent kilos ; les prix d'Anvers sont des prix de gros, ceux de Paris sont, au contraire, des prix de détail, car les raffineurs ne cotent pas de prix de gros ; ils vendent toujours au même prix et la différence du gros au détail se traduit seulement par des bonifications aux intermédiaires, dont le tarif habituel est de 1 fr. 25 par cent kilos.

Pour comparer les prix de Paris à ceux d'Anvers, il faudra donc en déduire :

1 ^o French Test.....	0/0 kg.	Fr.	1 »
2 ^o Transport de Rouen à Paris....	—	Fr.	1 25
3 ^o Bonification pour prix de gros..	—	Fr.	1 25
4 ^o Droit de douane.....	—	Fr.	12 50
		Fr.	<u>16 »</u>

Les prix moyens étant à Paris, en janvier, de fr. 40,25 et en avril de fr. 38,75, ressortent respectivement, déduction faite des 16 francs, à fr. 24,25 et à fr. 22,75. Comparés au prix d'Anvers,

de fr. 17,50, ils ne présentent plus qu'un écart de fr. 5,25, à 6,75.

En faisant les mêmes calculs pour mai 1903, on arrive à une conclusion plus satisfaisante. A cette date, le pétrole était vendu 3 fr. 45 plus cher qu'à Hambourg et 0 fr. 50 seulement plus cher qu'à Anvers. En tenant compte de ce que, à ce moment, la concurrence était très active sur tous les marchés d'Europe et qu'il en résultait un avilissement des cours, cette différence de prix n'a rien de si considérable.

Depuis que l'entente entre la Standard et l'Europäische Petroleum Union a relevé partout le prix du pétrole, nous payons en réalité notre pétrole moins cher qu'en Allemagne et en Belgique, ce qui tendrait à prouver que monopole pour monopole, celui des raffineurs vaut mieux que celui des compagnies étrangères. C'est un fait à retenir ; nous y reviendrons ultérieurement (1).

Nous pouvons conclure que, s'il existe en France un monopole, plus ou moins complet, du raffinage

(1) Si nous nous écartons des chiffres fournis par M. Gensoul, nous nous rapprochons de ceux donnés par M. Gascheau à qui nous avons emprunté les données de nos calculs et les remarques très judicieuses. Mais, M. Gascheau arrive à des conclusions plus favorables encore que les nôtres parce qu'il déduit des cours de Paris le prix du fût. C'est là une erreur ; les fûts sont toujours facturés séparément par les raffineurs, souvent à un prix très élevé (jusqu'à 10 francs) ; ils sont remboursés au pair, en cas de retour à l'expéditeur.

et de la vente du pétrole et des essences, au profit du syndicat des raffineurs, monopole en quelque sorte inévitable et imposé aux raffineurs français par les conditions mêmes du commerce international, du moins il ne pèse pas lourdement sur le consommateur. Du moment que le pétrole n'est pas vendu sensiblement plus cher qu'ailleurs, on ne peut qualifier les bénéfices des raffineurs d'excessifs. Ceux qu'ils réalisent ne peuvent être dûs qu'à une habileté commerciale incontestable. Or, la question des prix est le gros grief contre le syndicat.

Par ailleurs, il semble bien que les raffineurs français ont réalisé, au profit du public, des avantages inconnus ailleurs. Le pétrole français est certainement d'aussi bonne qualité que celui vendu à Anvers, à Hambourg ou à Londres. Dans tous les pays de production, on destine, en effet, à l'exportation, un pétrole meilleur marché, mais souvent de moins bonne qualité que celui consommé sur place.

Au point de vue de la livraison, le système des raffineurs de vendre par bibons de faibles quantités allant jusqu'à cinq litres, est singulièrement plus commode que les voitures-réservoirs qui parcourent la Belgique et auxquelles le consommateur doit venir remplir son récipient.

Au début de 1903, le marché français nous paraît donc dans une situation favorable. Il semble que l'on a réalisé le double problème qui s'offrait au législa-

teur : assurer la prospérité d'une industrie française, tout en sauvegardant les intérêts des consommateurs. Néanmoins les critiques contre ce qu'on était convenu d'appeler le privilège des raffineurs n'étaient ni moins vives, ni moins âpres. Du fait que l'industrie française avait pu supporter, sans malaise apparent, la réduction de la protection douanière de 7 francs à 3 fr. 50, on concluait que cet écart était encore excessif et qu'il fallait le réduire encore. Mais le plus grand nombre de ceux qui réclamaient une réforme la voulaient plus radicale encore, et s'attaquaient, non plus au degré plus ou moins considérable de la protection à accorder, mais au principe même de cette protection, parce que derrière elle ils pensaient atteindre le monopole des raffineurs.

Considérant que tout le sacrifice que l'État s'imposait pour assurer l'existence de l'industrie du pétrole en France, sacrifice représenté par l'écart de 3 fr. 50, n'aboutissait qu'à assurer l'opulence d'un petit nombre d'industriels, les uns demandaient l'unification de notre tarif douanier et l'abolition de toute distinction fiscale entre le pétrole raffiné et l'huile brute ; les autres proposaient d'attribuer à l'État cette industrie et ce commerce lucratifs et réclamaient le monopole légal.

Nous étudierons plus loin ces deux solutions, dont la dernière surtout est toujours à l'ordre du jour. Par suite de l'opposition du Sénat, on dut, en 1903,

se contenter de réduire la protection, en instituant par la loi des finances la taxe de raffinage que nous allons examiner.

CHAPITRE II

LA TAXE DE RAFFINAGE INSTITUÉE PAR L'ARTICLE 34 DE LA LOI DES FINANCES DE 1903

Dès 1901, M. Caillaux, ministre des Finances, dans son projet de budget pour 1902, proposait d'établir une taxe de 1 fr. 50 par cent kilos de brut entrant en raffinerie. Cette taxe fut, dans le cours des discussions, réduite à un franc, par M. Caillaux lui-même (1). La commission du budget la remplaça, dans son projet, par une proposition de monopole du raffinage et de la vente du pétrole au profit de l'État. Après de vives discussions, la Chambre vota la taxe de un franc, mais elle fut repoussée par le Sénat, qui estima la question trop grave pour se prononcer avant que sa commission des douanes l'eut étudiée. Les débats reprirent en 1903, identiques à ceux de 1902 (2). M. Klotz et Simyan proposèrent la taxe et M. Rouvier, ministre des Finances l'accepta ; elle fut

(1) *Journal officiel*, Chambres, mars 1902.

(2) *Journal officiel*, Chambres, février-mars 1903.

fixée, d'un commun accord à 1 fr. 25 par cent kilos et fut ainsi votée à la Chambre par 319 voix contre 202 et au Sénat, par 171 contre 76.

Cette taxe n'est autre chose qu'un supplément de droit de douanes dont on frappe le pétrole. Au lieu de le percevoir à la frontière, on le perçoit à l'entrée de la raffinerie. Mais, en définitive, il ne tend qu'à réduire d'autant la protection dont jouissait l'industrie française du raffinage. Si on a eu recours à une taxe au lieu de relever les droits de douane sur le pétrole brut, c'est uniquement pour éviter de consulter la commission des douanes sur la question. Nous ne croyons pas qu'on puisse trouver d'autre raison à cet artifice.

Par suite de cette nouvelle loi, les droits sur le pétrole ressortent comme suit :

	TARIF MAXIMUM	TARIF MINIMUM
Pétrole raffiné.	25 o/o kg.	(10 l'hect) 12,50 o/o kg.
Pétrole brut...	(18+1,25) 19,25 o/o kg.	(9+1,25) 10,25 o/o kg.

Nous pouvons négliger le tarif maximum qui est nettement prohibitif par rapport au tarif minimum. C'est donc une protection nominale de 2 fr. 25 qui est laissée à l'industrie française du raffinage, mais, par suite du déchet de fabrication, la protection effective est inférieure à cela. En outre, la base de taxa-

tion étant, pour le raffiné, l'hectolitre, et pour le brut, le kilo, il s'ensuit que la protection diffère selon la densité du produit et qu'elle sera notamment plus forte pour l'essence que pour le pétrole lampant. Afin de faire ressortir la protection réelle, nous avons pris le chiffre des importations américaines d'huile brute et avons comparé les droits que les produits ont acquittés ainsi, avec ceux qu'ils auraient acquittés s'ils avaient été introduits tout raffinés.

Les États-Unis ont importé en France, en 1908, 119,251,253 kilos d'huile brute, qui, distillés, ont donné :

Pétrole lampant...	80 o/o	97.038.528 kg. ou à la densité de 0,80	1 212.981 ^{h1} 60
Essence	15 o/o	16.147.817 —	0,71 227.434 05
Total des quantités livrées à la consommation.....	95 o/o	113.186.345 kg.	1.440.415 ^{h1} 65
Pertes	5 o/o	6.064.908 —	0,80 75.811 35
	100 o/o	119.251.253 kg.	1.516.227 ^{h1} »

Ces quantités ont payé comme droits de douane (fr. 9 + 1,25) = fr. 10,25 pour 100 kilos, soit :

Pétrole lampant	97.038.528 à 10,25 0/0 kg =	9.964.449 ^f 12
Essences	16.147.817 — =	1.655.151 24
Pertes	6.064.908 — =	621.653 07
Soit, pour les 1.440.415 hectolitres livrés à la consommation	12.241.253 ^f 43	

Importées comme raffiné, les mêmes quantités auraient payé :

Pétrole lampant.	1.212.981 ^h 60	à 10 ^f l'hl.	12.129.816 ^f »
Essences	227.434 05	—	2.274,340 50

Soit pour les ...	1.440.415 hectolitres		
livrés à la consommation.....			14.404.156 50

L'écart de droits est donc pour :

1.440.415 hectolitres de	14.404.156 50
Moins.....	12.241.253 43

2.162.903^f 07

Soit, par hectolitre : fr. 1,50.

Si nous considérons séparément le pétrole lampant et l'essence, en admettant qu'importés sous forme de brut, ils supportent la perte dans la proportion de 80 à 15, soit pour 100 unités : 84,7 à 15,3, nous voyons que :

1° Importés comme brut les 1.212.981 ^h 60 de pétrole lampant paient.....	9.964.449 ^f 12
---	---------------------------

Et $\frac{84,7}{100}$ des 621.653 ^f 07 de pertes, soit....	525.540 15
---	------------

10.490.989 27

Importés comme raffinés, ils auraient payé.....	12.129.816 ^f »
---	---------------------------

L'écart est donc de	10.400.989 27
---------------------------	---------------

1.638.826 73

Soit, par hectolitre : fr. 1,30.

2° Importés comme brut, les 227.434 ^h 05	
d'essence paient	Fr. 1.655.151 ^f 24
Et $\frac{15,3}{100}$ des 621.653 ^f 07 de pertes, soit..	95.112 91
	1.750.264 15
Importés raffinés ils auraient payé..	Fr. 2.274 340 50
L'écart est donc de.....	Fr. 1.750.264 15
	524.076 ^f 35

Soit, par hectolitre : fr. 2,26.

Il résulte des calculs que nous venons d'exposer, que la protection sera d'autant plus forte que le pétrole brut contient davantage d'essence. Cette taxe est donc singulièrement avantageuse aux pétroles américains, car les distillats russes ou roumains ne contiennent pas d'essence du tout. Étant donnée la préoccupation qu'on avait en 1893 de favoriser les pétroles russes, on peut s'étonner de cette inconséquence qui n'est pas la seule que nous relèverons dans cette loi de 1903.

Quoi qu'il en soit, nous pouvons admettre une protection de 1 fr. 50 par hectolitre, soit 1 centime et demi par litre, et 1 fr. 87 par 100 kilos. Toute la question est donc de savoir si ce faible écart permet à l'industrie du raffinage de vivre. C'est le point que nous allons examiner.

*A) Les conséquences de la taxe sur l'industrie
du raffinage.*

Nous avons vu que, jusqu'ici, chaque changement dans le régime douanier des pétroles avait provoqué, de la part des raffineurs, des protestations énergiques. Puis, la nouvelle loi une fois votée, l'on a bien été obligé de se rendre compte que le changement n'avait porté aucun préjudice grave à cette industrie nationale et qu'elle continuait à prospérer.

Les mêmes protestations accueillirent la loi de 1903, mais cette fois-ci, c'est aux raffineurs que les événements devaient donner raison. Les Chambres ne crurent-elles pas leurs protestations trop souvent répétées, ou bien, cette fois-ci, était-ce à l'existence même de leur industrie qu'on voulait s'attaquer ? Nous inclinons à cette dernière pensée. Quoi qu'il en soit, la taxe de raffinage a eu les conséquences les plus funestes, ainsi que le prouvent les statistiques suivantes :

ANNÉES	HUILES BRUTES en tonnes	HUILES RAFFINÉES en tonnes
—	—	—
1903	371.296,3	56.460
1904	316.398,4	77.270
1905	337.413,5	143.571,9
1906	186.868	161.499,6
1907	210.193,9	217.212,7
1908	197.426,6	295.199

La marche est bien nette. Après le vote de la loi, la proportion s'est à peu près maintenue pendant deux ans, résultat de la force acquise, sans doute, puis l'équilibre s'est rompu et en quatre ans, les importations d'huile brute diminuent de près de moitié, réduisant d'autant le travail des raffineries françaises ; tandis que les importations de raffiné augmentent dans une proportion du simple au quintuple et arrivent à dépasser les importations de brut de près de 100,000 tonnes, alors qu'elles ne comptaient que pour un septième de la consommation générale cinq ans plus tôt.

De tels chiffres peuvent se passer de commentaires. Ils prouvent, mieux qu'on ne pourrait le faire dans de longs développements, que la taxe de raffinage a été un germe de mort pour l'industrie qu'elle est venue frapper. La suppression de tout raffinage en France, ne semble être qu'une question de temps.

b) *Conséquences de la taxe sur le commerce
du pétrole.*

On pourrait croire, à considérer les statistiques, que le syndicat des raffineurs est passé au second plan. Il n'en est rien. Si nous faisons le compte des maisons qui vendent le pétrole et les essences en

France, nous ne trouvons, à côté des raffineurs syndiqués et abstraction faite des affaires trop peu importantes pour être prises en considération dans un tableau d'ensemble, que la Compagnie Industrielle des Pétroles qui possède plusieurs raffineries indépendantes et la Compagnie des Pétroles Fanto qui ne s'occupe que de l'importation des pétroles de Galicie.

Or, le syndicat continue à dominer les autres vendeurs de toute sa puissance. La raison en est bien simple. Nous avons exposé quelle organisation perfectionnée, le syndicat avait su réaliser. Indépendamment de ses raffineries, il possède des moyens de vente qu'il peut aussi bien utiliser pour vendre du pétrole raffiné à l'étranger que pour livrer ses propres produits. Du jour où la taxe est venu transformer les conditions du commerce à tel point qu'il est actuellement plus avantageux d'importer le pétrole raffiné que de le raffiner en France, il ne faut pas s'étonner que les raffineurs ne se soient pas entêtés dans une lutte ruineuse et que d'industriels ils soient devenus uniquement commerçants, chaque fois que c'était plus avantageux.

Si nous relevons, dans les statistiques générales des douanes (Rubrique commerce spécial), les quantités de pétrole brut et raffiné et d'essences des différentes provenances mises à la consommation en France, pendant les trois dernières années, nous avons le tableau suivant :

PROVENANCE	DÉSIGNATION DES PRODUITS	QUANTITÉS MISES A LA CONSOMMATION en hectolitres		
		1908	1907	1906
États-Unis.	Huiles de pétrole brutes	1.516.227	1.856.346	1.775.892
	— — raffinées.	1.931.754	1.543.594	1.307.058
	Essences	546.078	(1)	(1)
	Total	3.994.059	3.399.940	3.082.950
Russie....	Huiles de pétrole brutes	304.322	433.800	64.000
	— — raffinées.	20.385	315.521	90.146
	Essences	151.908	(1)	(1)
	Total	476.615	451.321	154.146
Roumanie..	Huiles de pétrole brutes	631.930		
	— — raffinées.	70.098	(2)	(2)
	Essences	783.166		
	Total	1.485.194		
Autres pays	Huiles de pétrole brutes	2.039	632.393	493.120
	— — raffinées.	333.165	961.920	770.575
	Essences	22.606	(1)	(1)
	Total	357.810	1.594.313	1.263.695
Total des huiles de pétrole brutes		2.454.518	2.624.539	2.333.012
— — raffinées.		2.355.402	2.821.035	2.167.779
— des essences		1.503.758	(1)	(1)
Total général		6.313.678	5.445.574	4.500.791

(1) Jusqu'en 1907 inclusivement, les statistiques des douanes ne distinguent pas les essences des huiles de pétrole raffinées.

(2) Jusqu'à la même année, les importations de Roumanie sont comprises sous la rubrique « autres pays ».

Nous voyons, d'après ces statistiques, que les États-Unis fournissent à eux seuls plus de la moitié de la consommation française. Les États-Unis, cela signifie à peu de choses près, la Standard Oil C^o, dont toute l'importation en huile brute, raffinée ou essences, est vendue aux raffineurs syndiqués. Les huiles brutes de Roumanie et de Russie, qui sont à proprement parler des distillats, sont également importées, pour la majeure partie, par le syndicat des raffineurs et, pour le reste, par la C^{ie} Industrielle des Pétroles qui possède actuellement les seules raffineries indépendantes. Les raffineurs mélangent les pétroles roumains et russes raffinés par eux, à des pétroles américains. Le moindre coût des distillats russes et roumains, vis-à-vis des huiles brutes américaines, leur permet de réaliser ainsi une certaine économie. Toutefois, cela était plus vrai avant la taxe de raffinage que maintenant. Nous ne croyons pas que le prix moins élevé puisse compenser l'absence complète d'essence dans ces distillats. Normalement, depuis 1903, ils ne peuvent concurrencer les huiles brutes américaines et, si actuellement les raffineurs font encore des achats importants en Roumanie et en Russie, c'est moins pour réaliser des bénéfices, que pour empêcher que ces pays ne viennent, avec des produits raffinés, les concurrencer sur notre marché.

Cette politique de grande envergure, pour rester

maître du marché national, se révèle encore dans la possession par les raffineurs d'une société d'exploitation et de raffinage en Roumanie. Cette société, l'Aquila Franco-Romana, est pour eux une arme précieuse qui leur permettrait, le jour où les producteurs et raffineurs roumains voudraient les concurrencer sur le marché français, de venir les concurrencer à leur tour, sur le marché roumain. L'on peut, d'après cela, voir la puissance des raffineurs français jusque sur les producteurs et raffineurs étrangers. Il est bien certain que de tels moyens d'action seraient hors de portée de raffineries même très puissantes, mais isolées.

La Russie et la Roumanie nous fournissent fort peu de pétroles raffinés, mais, en revanche, des quantités très importantes d'essences, surtout de Roumanie. Celles qui sont importées de Russie proviennent, non de Bakou, mais de Grosny, gisements qui n'existaient pas en 1893, et qui produisent un pétrole brut très riche en essences (de 20 à 25 pour 100). Ces essences ne peuvent être importées mélangées dans l'huile brute parce que, tant en Roumanie qu'à Grosny, le pétrole brut, s'il donne un assez bon rendement en essences, contient une trop forte proportion de produits lourds inutilisables en France. Il faudrait les réexporter et leur trop peu de valeur ne permet pas de faire de tels frais ; l'on est donc obligé d'importer toutes raffinées les essences de ces pro-

venances. Mais, par suite de leur organisation de vente et de leurs moyens d'action, surtout en Roumanie, qui est notre gros réservoir d'essences, ce sont encore les raffineurs qui détiennent la presque totalité de ces importations.

Nous ne trouverons donc, comme restant en dehors de l'action des raffineurs français, que les importations comprises sous la rubrique « autres pays ». Elles sont dûes, presque entièrement, à la Galicie, quand on en déduit les quantités importées par la Roumanie, ainsi que la douane le fait depuis 1908.

C'est là l'élément le plus considérable de la concurrence que les raffineurs syndiqués trouvent sur notre marché et ces importations sont pour eux d'autant plus gênantes que, par suite de la perpétuelle crise de surproduction où se trouvent l'exploitation et la raffinerie galiciennes, l'huile est exportée à tous prix pour débarrasser le marché austro-hongrois et vendu en France à un taux excessivement bas. Cette situation ne peut, d'ailleurs, se prolonger éternellement, et le commerce des produits galiciens aurait pu, cette année même, trouver son équilibre dans une entente entre les producteurs et la Standard Oil Co.

Ainsi que nous l'avons vu, les pourparlers ont été très loin dans ce sens et l'on a même signé un avant-projet que l'opposition du Gouvernement et la pro-

messe faite par lui de jouer le rôle du trust américain ont seules empêché de devenir une réalité. Il n'est nullement démontré que la Standard n'arrive, un jour ou l'autre, à réaliser ses projets avec plus de succès. Ce jour-là, le syndicat des raffineurs deviendrait forcément l'importateur des produits de Galicie. Si, au contraire, les desseins de la Compagnie échouent ce ne sera que si le Gouvernement ou les raffineurs austro-hongrois groupent autour d'eux et dans un cartell fortement constitué tous les intérêts pétrolifères. En face de cette organisation, le syndicat pourra traiter car, jusqu'ici, c'est l'état anarchique de la production et du raffinage en Galicie qui l'a empêché d'attirer à lui une partie, au moins, des importations de cette provenance.

Quoi qu'il en soit, le syndicat des raffineurs a conservé, sur le marché français, la même prépondérance qu'il avait avant 1903. Si la taxe de raffinage a atteint profondément l'industrie de raffinerie, elle n'a pas entamé le monopole, alors que c'était principalement contre le monopole que les critiques étaient dirigées et que c'était lui que l'on semblait vouloir atteindre.

Cela confirme bien ce que nous avons dit : le syndicat des raffineurs ne dérive nullement de la protection dont a joui pendant longtemps l'industrie du raffinage. Bien entendu, sans protection, il n'y aurait pas eu semblable industrie et, par suite, pas de syn-

dicat. Mais là s'arrête l'action de la protection ; elle n'est nullement la cause de la concentration, contre laquelle on s'élève avec tant de force ; celle-ci résulte des conditions du commerce international, relativement à ce produit ; elle provient directement, ainsi que nous l'avons montré, du rôle que tient partout la Standard Oil Co. Aussi, n'est-ce pas en modifiant les droits de douane que l'on peut influencer sur le fait du monopole. Le législateur de 1903 l'avait-il cru, cependant, et répondant aux critiques si souvent renouvelées dans la presse contre le privilège des raffineurs, a-t-il voulu tenter de créer, à côté du syndicat, un élément de concurrence. L'étude des discussions qui ont précédé le vote de la taxe, nous permet d'en douter.

De ces travaux préparatoires, résulte, en effet, pour la taxe de raffinage, un triple caractère. Elle est, d'abord, une pure mesure fiscale, et, même, plus exactement, un simple expédient budgétaire. L'on se trouvait en présence d'un déficit, et, pour en combler une partie, on a eu recours à ce moyen qui devait fournir trois ou quatre millions. Cette taxe avait sans doute été déjà proposée, dans un budget antérieur, mais à ce moment le Sénat avait estimé la question trop grave pour se prononcer sans que sa commission des douanes l'ait étudiée. En 1903, la question est la même et le Sénat vote la taxe sans consulter sa commission des douanes. Pourquoi,

sinon la malheureuse obligation de combler un déficit ? En rejetant la taxe, on était dans la nécessité de recourir à un autre impôt. Or l'on se trouvait au mois de mars ; le temps pressait et à quelque impôt qu'on eut recours, on n'avait pas le temps de l'étudier plus profondément et l'on risquait d'agir plus à la légère encore. La taxe de raffinage présentait, du moins, cet avantage, qu'elle avait déjà été discutée précédemment, très imparfaitement d'ailleurs, et surtout cet autre avantage de n'atteindre que des industriels riches, que des lois anciennes avaient eu le tort de protéger à l'excès. On a dit qu'ils continuaient à jouir d'une situation privilégiée sous l'empire de la loi de 1893, mais on n'a produit aucun chiffre, ni apporté aucune preuve. Personne ne savait positivement, quelle serait l'influence de la taxe sur l'industrie du raffinage et, à la vérité, ceux qui en étaient partisans, se préoccupaient peu du sort de cette industrie.

Leur seule préoccupation a été d'empêcher que la taxe ne soit, en définitive, payée par le consommateur et cela donne bien à la taxe le caractère d'un impôt sur les bénéfices. Le souci de ne pas surtaxer le consommateur est des plus légitimes, d'autant plus que, en l'espèce, le consommateur c'est la lampe à pétrole de l'artisan et des classes moyennes ; mais, si la préoccupation des hauts prix peut être déterminante dans le vote d'une loi, est-il admissible qu'on

fasse une clause additionnelle pour les empêcher ?

C'est cependant à cette situation exceptionnelle que l'on a voulu assujettir les raffineurs français. Le mécanisme même de la taxe empêche une surrévélation des prix, puisqu'au tarif actuel, le raffiné français ne peut lutter contre le raffiné étranger ; mais, on a eu peur que ce résultat ne fût pas atteint et on a menacé les raffineurs de représailles, si les prix haussaient. Les moyens ont été énumérés (1) ; ce sont : l'égalisation des droits entre le brut et le raffiné, ou le monopole du raffinage et de la vente du pétrole au profit de l'État. C'est le monopole qui eut toutes les faveurs de la Chambre ; elle inséra dans le texte primitif, une clause additionnelle, par laquelle le Gouvernement s'engageait à proposer le monopole, dans le cas où la taxe provoquerait une hausse des prix (2). Le Sénat refusa de suivre la Chambre dans cette voie et la question du monopole ne figure pas dans la rédaction définitive (3). Ainsi tronqué, l'article 31 ne fut plus voté par la Chambre qu'après de nouveaux débats et avec la promesse du Gouvernement que, au cas où le pétrole hausserait, il déposerait un projet de monopole (4). La garantie que le Sénat avait refusée, on l'exigeait verbalement du Gouvernement.

(1) *Journal officiel*, Chambres, 28 février 1903, p. 923. M. Klotz.

(2) *Journal officiel*, Chambres, 28 février 1903, p. 936.

(3) *Journal officiel*, Sénat, 29 mars 1903.

(4) *Journal officiel*, Chambres 30 mars 1903.

Le sentiment de la Chambre était donc que la taxe n'était qu'un moyen terme, une situation temporaire, admise seulement parce qu'en l'état présent et étant donnée la résistance du Sénat, on ne pouvait entreprendre une réforme plus radicale du régime des pétroles.

Disons mieux, pour les plus clairvoyants et notamment pour M. Rouvier, la taxe est une première étape vers le monopole, étape peu onéreuse et assez habile, car, si la taxe ruinait l'industrie du raffinage, les usines se trouvaient ne plus rien valoir et l'État pouvait réaliser son monopole sans bourse délier (1).

(1) *Journal officiel*, Sénat, 29 mars 1903, M. Waddington : ... et pour rassurer les esprits inquiets voici comment s'exprimait le ministre des Finances (à la Chambre, séance du 28 février 1903, *Journal officiel*, p. 760) : « On a bien souvent parlé de ce « côté de la Chambre (extrême-gauche), et cela est conforme aux « tendances qu'on y manifeste — des avantages qu'il y aurait à « faire du commerce des pétroles un monopole d'État ; et bien ne « voyez-vous pas que si le Syndicat des raffineurs de pétrole était « assez mal inspiré pour permettre en haussant ses prix l'envahissement du marché national par les raffinés de l'étranger, leur « propriété n'aurait aucune valeur et que vous pourriez réaliser « vos aspirations (*Applaudissements*). Vous pourriez, en effet, « sans violer aucun principe, sans méconnaître aucun intérêt légitime dire au Syndicat : l'État se substitue à vous dans votre « commerce, et puisqu'en fait vous avez cessé de l'exercer, vous « n'avez pas à lui demander d'indemnité. » — Pour un ministre des Finances vous me permettrez de vous dire que c'est un langage..... M. le Ministre des Finances : un peu hardi (*Rires*). — M. Waddington : ... un peu osé (*Nouveaux rires*). Je le comprendrais parfaitement chez le représentant des finances du ministère

Nous reviendrons plus loin sur ce procédé, mais les déclarations faites par le ministre des Finances, à la tribune, ne laisse aucun doute sur sa pensée à ce sujet.

La taxe apparaît ainsi avec son troisième caractère, qui est de préparer la voie à une nouvelle orientation de notre politique économique, vis-à-vis du pétrole. Quelle que soit cette nouvelle réforme, égalisation des droits ou monopole de l'État, de toute façon, c'est la ruine projetée de l'industrie française du raffinage et de telles vues expliquent, seules, comment on a maintenu, depuis six ans, le régime institué par la loi de 1903, le plus illogique et le pire de tous. Il est mauvais, si l'on est partisan de la protection, puisqu'il protège insuffisamment et n'empêche pas l'industrie du raffinage de périliter. Il est mauvais, si l'on est adversaire de toute protection, puisqu'il ne réalise pas l'égalité de droits, qui serait dans ce cas, plus avantageuse pour le trésor et le consommateur. Enfin, il est mauvais, si l'on est partisan du monopole de l'État, parce qu'il ne le réalise que d'une façon déloyale et détournée, sans attribuer aux industriels expropriés, la

qui pourra peut-être venir dans une législation prochaine ; car c'est la doctrine socialiste pure et simple. (*Approbation à droite et au centre*). M. Waddington : ... l'idée est claire ; le monopole est l'objectif et l'augmentation de la base et l'acheminement qui y conduit en droite ligne. Voilà la vérité de la situation.

juste indemnité à laquelle ils ont droit et qu'il laisse, avant la réalisation du monopole, une longue période d'incertitude pour l'industrie et le commerce du pétrole.

CHAPITRE III

LES SOLUTIONS PROPOSÉES A LA QUESTION DES PÉTROLES EN FRANCE

A) *L'égalisation des droits et l'adoption d'un tarif douanier unique pour le pétrole raffiné ou brut.*

Nous avons vu que, jusqu'ici, toutes nos lois, tenant compte des intérêts de l'industrie française du raffinage, ont toujours respecté un certain écart entre les droits perçus sur le pétrole raffiné et ceux perçus sur le pétrole brut, considéré comme matière première propre à être manufacturée en France. Cet écart, si insuffisant qu'il soit actuellement, existe encore, et l'industrie du raffinage est encore protégée par l'État. Ce que l'on propose, en unifiant notre tarif douanier, c'est de supprimer toute protection. Sous ce nouveau régime, l'industrie française du raffinage ne subsistera que si elle est assez forte pour vivre de ses propres forces, sinon elle disparaîtra.

Divers moyens ont été proposés pour réaliser cette réforme : On peut élever de 3 fr. 50 le droit sur le pétrole brut, afin de faire profiter le Trésor de l'unification de tarif. On peut, au contraire, abaisser le droit sur le raffiné de frs 12.50 à frs 9, afin de dégrever le consommateur. Enfin, on a proposé un moyen terme, afin de sauvegarder à la fois les intérêts du consommateur et ceux de l'État, ce serait de diminuer de 1 fr. 75 le droit sur le raffiné et d'augmenter d'autant celui qui grève le brut. De toute façon, le résultat est le même : c'est la suppression de toute industrie de raffinage en France.

Il ne s'agit, en effet, plus de décider si la protection accordée aux raffineurs est exagérée et si l'industrie du raffinage peut vivre par ses propres moyens. L'argument a été invoqué avant le vote de l'article 31 de la loi de 1903. S'il était exact, rien ne serait plus légitime que d'unifier notre tarif sur le pétrole. Du jour où il serait établi que les raffineurs français peuvent fabriquer au même prix que les raffineurs étrangers, et que, par conséquent, la protection ne vient apporter à ces industriels qu'un supplément de gain, une prime s'ajoutant aux bénéfices industriels et commerciaux qu'ils réalisent, il est bien évident qu'il n'y aurait aucune raison de les protéger et qu'il serait d'une détestable politique de leur verser, chaque année, un véritable tribut que rien ne justifierait. Mais il faudrait faire cette preuve, et la

loi de 1903, en instituant la taxe de raffinage, a fait d'une façon éclatante, la preuve contraire. Du jour où l'écart de droits a été réduit à 2 fr. 50 (1), le pétrole fabriqué en France s'est trouvé défavorablement placé par rapport au pétrole raffiné à l'étranger. En supprimant toute protection, on ne peut qu'aggraver cette situation. Dès lors, il n'y aurait plus qu'à fermer les usines ; ce ne serait même pas la plus ou moins grande prospérité de cette industrie qui serait en jeu, ce serait son existence même qui serait définitivement compromise.

Ceci admis, on est en droit de se demander ce qui peut justifier une semblable mesure. L'on a fait valoir un semblant d'argument en déclarant que l'industrie du raffinage est une industrie factice (2). Mais, qu'est-ce qu'une industrie factice ?

Si l'on entend, par là, qu'elle ne peut vivre sans la protection et l'appui de l'État, le même reproche peut s'adresser à nombre d'industries françaises et à une bonne partie de notre agriculture. Tous nos droits de douane ont comme résultat, sinon comme but, de favoriser la production française des produits qu'ils frappent. L'agriculture du blé est-elle factice, parce qu'il existe un droit de douane sur les blés

(1) Nous parlons bien entendu de la protection nominale, étant entendu que la protection effective est inférieure par suite du déchet de fabrication.

(2) *Journal officiel*, annexes 1901, rapport de M. Merlou.

étrangers ? Et la question ne change pas du fait que le pétrole est un produit étranger, car toutes les industries qui travaillent le coton — matière première qu'on ne trouve pas plus en France que dans nos colonies — sont dans le même cas. Peut-on objecter qu'il y a un intérêt supérieur dans un cas que l'on ne trouve pas dans l'autre ? Nous apercevons bien l'argument, en ce qui concerne l'agriculture, mais nous ne le voyons pas, eu égard aux industries textiles. Qu'il s'agisse du pétrole ou du coton, le but de l'impôt est le même : favoriser la fabrication française d'un produit étranger, afin que ce produit, au lieu de n'être qu'une occasion à des bénéfices commerciaux, soit une source de profit pour les travailleurs comme pour les capitalistes ; en un mot, qu'il vienne augmenter la prospérité industrielle et, par suite, la richesse du pays. Si l'on déclare factice l'industrie du pétrole, il faut donc en dire autant de toutes celles que l'État protège, par ses tarifs douaniers, et c'est toute la question du libre échangeisme qui se trouve en jeu. Dans un pays protectionniste comme la France, le pétrole n'est pas dans une condition exceptionnelle. L'industrie du raffinage est une industrie nationale, comme les autres, et il n'y a contre son existence même aucune objection de principe.

Que reste-t-il donc en faveur de l'unification du tarif douanier des pétroles ? L'intérêt du Trésor ou celui du consommateur, suivant le sens dans lequel

la réforme se fera. On invoque aussi la liberté du commerce, et on présente ce nouveau régime comme de nature à entraver le monopole des raffineurs et à favoriser la concurrence.

L'intérêt du fisc n'est pas douteux, si on élève les droits sur le brut. Les estimations les plus avantageuses donnent une plus-value de 11 millions, à son profit, à condition de prendre, comme base de taxation, le droit actuel sur le raffiné. Ces 11 millions méritent-ils de supprimer, purement et simplement, une industrie française ? Il ne nous semble pas qu'une telle raison puisse être déterminante, et mérite d'être prise en considération, si ce nouveau régime ne présente pas par ailleurs certains avantages. Or, ces avantages, nous ne les apercevons, ni pour le consommateur, ni pour la liberté du commerce.

Le consommateur, dit-on, paiera son pétrole moins cher, puisque le coût du raffinage est moindre dans les pays de production qu'en France. Ce n'est pas absolument certain. Remarquons, d'abord, que ce dégrèvement ne peut se faire sentir qu'à la condition d'abaisser le droit sur le pétrole au-dessous du tarif actuel frappant le raffiné, et, par conséquent, de réduire d'autant la part du Trésor. Laissons 5 millions et demi au fisc, il restera 5 millions et demi dont bénéficieraient les consommateurs, ce qui fait, sur l'ensemble de la consommation française, une baisse de 0 fr. 87 par hectolitre, soit moins d'un centime

par litre. Ce n'est pas considérable, mais nous ne croyons même pas que le consommateur soit assuré de bénéficier, de quelque façon, de l'unification de tarif, car, sous ce nouveau régime, le commerce du pétrole sera l'objet d'un monopole autrement puissant que celui que nous avons actuellement.

Supposons, en effet, l'industrie du raffinage supprimée en France. Pour que la concurrence devienne plus active, il faudrait que d'autres éléments viennent sur notre marché, que ceux que nous trouvons déjà actuellement. Or, nous avons vu que la taxe de raffinage a rendu les conditions du commerce telles qu'il y a le plus souvent avantage à importer le pétrole tout raffiné, plutôt que de le raffiner en France, et cependant ce fait n'a entamé en rien la prépondérance du syndicat des raffineurs ; ceux-ci ont raffiné de moins grandes quantités et ont importé davantage de produits fabriqués, mais dans le commerce général, ils n'ont pas perdu de terrain. La situation est restée la même et aucun élément nouveau n'est entré en jeu dans le commerce du pétrole. C'est que, ainsi que nous l'avons dit, les causes de concentration ne sont pas en France et dans nos lois, mais ailleurs, dans les pays de production et dans les ententes entre les trusts et les syndicats. En supprimant toute protection, il n'y aura plus de raffinage en France, mais le commerce sera dans les mêmes mains. Le syndicat des raffineurs ne disparaîtra que

pour se transformer en un syndicat de commerçants et, comme il disposera de la même organisation, des mêmes moyens d'action et des mêmes capitaux, il n'y a pas de raison pour que sa puissance décroisse.

Une seule chose pourrait venir troubler la situation du syndicat français, ce serait l'intervention directe des sociétés étrangères, mais le tableau n'en serait pas, pour cela, plus séduisant. Si la Standard, au lieu de se contenter de la clientèle des commerçants français, s'établissait directement sur notre marché, il n'y a aucun doute que le syndicat des raffineurs disparaîtrait complètement, mais, à sa place, la puissante compagnie substituerait son monopole à elle. Au lieu d'être entre les mains d'industriels français, notre marché serait dans celles d'une compagnie américaine et d'autres compagnies étrangères alliées à elle pour rationner notre marché. L'exemple de l'Allemagne, de l'Angleterre, de la Belgique et des autres États européens est là pour le prouver. Tous ces pays n'ont pas chez eux d'industrie de raffinage et, dans tous, le commerce du pétrole est monopolisé par la Standard et les autres compagnies ou syndicats dont nous avons parlé. Cette situation a ému les gouvernements de ces pays et, en Allemagne, on a proposé comme remède au monopole de la Standard et du trust européen la création dans le pays d'une industrie de raffinage, ce qui suppose des droits protecteurs. On irait donc, en France, suppri-

mer un état de choses jugé excellent par nos voisins et auquel ils veulent recourir, pour tomber précisément dans les inconvénients d'un régime dont ils se plaignent.

Et encore ne peut-on faire de parallèle entre les deux pays. En France, la question n'est pas entière et on ne saurait la discuter comme s'il s'agissait d'y implanter une industrie nouvelle. Il faut tenir compte que cette industrie existe déjà et que, par conséquent, il y a des intérêts en jeu. Les intéressés n'ont aucun moyen de faire valoir leurs intérêts, mais cela ne veut pas dire qu'ils n'ont aucun droit. Nous estimons qu'il y a toujours pour le législateur une obligation morale à respecter la protection qu'un législateur précédent a accordée à une industrie, à condition que cette protection ne porte pas de préjudice à l'ensemble du pays.

Or, il nous semble bien que c'est le cas présent. Qu'a-t-on à reprocher à l'industrie du raffinage ? Rien, sinon qu'elle est monopolisée par un syndicat français. Pour ce grief dont les industriels français ne sont pas responsables, car ils ont subi la concentration et ne l'ont pas provoquée, on supprimerait leur industrie. Et que mettrait-on à la place ? Le trust américain et ses alliés ; on ouvrirait largement notre marché aux compagnies étrangères qui s'empare-raient directement du commerce auquel les Français ne participeraient plus.

On a fait état du fait que le raffinage du pétrole se décompose en opérations très simples, nécessitant un personnel excessivement minime et, on a beaucoup appuyé sur le peu d'inconvénients de sa suppression en France, eu égard aux salariés qu'elle emploie. Ceci n'est pas contestable; le nombre d'ouvriers employés au raffinage proprement dit, est minime. La majorité du personnel d'une usine de raffinage est occupée à l'embarillement, à l'embidonage, au transport et opérations connexes, à la fabrication et à la réparation des bidons et des tonneaux, etc. Toutes ces opérations subsisteraient si on importait le pétrole tout raffiné, puisqu'on l'importerait en vrac. Il est donc très certain que, au point de vue de la main d'œuvre, la réforme que nous discutons n'aurait pas d'inconvénient grave, mais c'est là une objection de moins et non un argument de plus.

Par ailleurs, l'unification de notre tarif douanier ne nous semble que très désavantageuse. Elle se solderait par une réduction de 10 pour 100 environ dans les chargements de pétrole entrant en France, ces 10 pour 100 représentant actuellement le déchet de fabrication. Le travail des ports se trouverait donc diminué dans la même proportion et il faudrait en dire autant des assurances.

Les raffineurs emploient des produits chimiques, des appareils de distillation, des chaudières, des machines, du charbon, etc. Tout ce mouvement d'affai-

res, que l'on évalue à environ 15 millions se trouverait supprimé. Il n'est pas d'ailleurs besoin d'insister sur le fait qu'on ne peut bannir, purement et simplement, une industrie d'un pays, sans que cela n'ait aucune répercussion sur l'ensemble des affaires. Encore que le préjudice soit moins grave que s'il s'agissait d'autres industries, — d'industries textiles, par exemple — il existe cependant, et comme par ailleurs nous ne trouvons rien en faveur de cette réforme, il semble bien difficile d'y adhérer. Le mieux qu'on en puisse espérer, c'est une somme de 11 millions, au profit du Trésor et cet avantage est facilement contrebalancé par la perte de 15 millions qu'en éprouveraient l'industrie et le commerce.

Ce n'est d'ailleurs pas à l'unification du tarif douanier que l'on semble vouloir recourir à l'état actuel. La Chambre s'est à deux reprises déclarée nettement partisan du monopole, qui est pour beaucoup la vraie solution à la question des pétroles. L'égalisation de droits qui avait des partisans avant 1903, parmi ceux qui pensaient qu'elle n'aurait pas pour conséquence directe la suppression du raffinage en France, n'en a plus guère aujourd'hui ; elle ne peut être réclamée que par quelque ministre des Finances en mal de boucler son budget, et nous ne la mentionnons que pour mémoire, afin d'étudier le problème sous toutes ses faces.

B) *Le monopole du raffinage et de la vente du pétrole au profit de l'État.*

Lorsqu'en 1901, le ministre des Finances proposa, pour la première fois, d'instituer une taxe de raffinage, la majorité de la Chambre se rallia à un autre projet présenté par la Commission du budget et ainsi conçu (1) :

Art. 5. — A partir de la promulgation de la présente loi, l'achat, la raffinerie et la vente en gros des pétroles sont attribués exclusivement à l'État, dans toute l'étendue du territoire.

Art. 6. — Le ministre des Finances est autorisé à acheter les pétroles, tant bruts que raffinés, nécessaires à la consommation.

Art. 7. — Dans un délai de deux mois à partir de la promulgation de la présente loi, une commission spéciale de neuf membres, dont trois seront désignés par le ministre des Finances, trois par les usiniers et trois par le premier président et les présidents réunis de la cour de Paris, sera chargée de fixer les indemnités qui pourraient être dues à l'industrie des pétroles, soit à raison des marchés en cours, à la date du 15 octobre 1901, soit à raison de la cession

(1) *Journal officiel*, annexes, 1901.

à l'État des immeubles et du matériel des usines.

Art. 8. — La désignation des trois membres dont le choix est réservé aux usiniers, et le fonctionnement de la Commission, sont régis par les articles 3, 4, 5 et 6 de la loi du 29 mai 1845.

Art. 9. — Les décisions de la Commission ne deviendront définitives qu'en vertu d'une loi spéciale qui ouvrira les crédits nécessaires pour leur exécution.

Art. 10. — A partir du 1^{er} juillet 1902, il ne pourra plus être perçu de taxe d'octroi sur les huiles minérales.

Ce projet voté par la majorité de la Chambre, fut repoussé par le Sénat. Au moment des discussions qui précédèrent le vote la loi des finances de 1903, instituant la taxe de raffinage, on proposa à nouveau le monopole et la Chambre vota un projet de résolution invitant le gouvernement à le réaliser. Le Sénat refusa encore de s'associer au vote de la Chambre, et c'est ainsi que la taxe de raffinage fut votée purement et simplement. Pourtant, il ressort bien des discussions qui eurent lieu à la Chambre, ainsi que des paroles de M. Rouvier, ministre des Finances, que la taxe ne devait être qu'une étape vers le monopole de l'État, si le nouveau régime provoquait une hausse des prix. Cette éventualité ne s'est pas produite et le projet de monopole se trouve, pour le moment, oublié. Il est cependant très certain que tout un parti

de la Chambre est partisan de cette réforme et que, si la question des pétroles se trouvait de nouveau discutée, le monopole apparaîtrait, pour beaucoup, comme la solution la plus favorable. Il convient donc de nous y arrêter.

Remarquons, tout d'abord, que le projet voté par la Chambre règle la question des indemnités qui seraient dues aux usiniers expropriés. Il est évident qu'aucune loi instituant un monopole ne pourrait se passer d'une semblable disposition, et l'on ne saurait trop s'élever contre la tendance de la loi de 1903 à réaliser le monopole à une plus ou moins longue échéance, en escamotant précisément les indemnités. Commencer par ruiner une industrie, afin d'entraver la marche des usines, de les forcer à fermer, et de réduire ainsi leur valeur et celle de leur matériel à rien du tout, c'est évidemment se préparer à les racheter économiquement ; mais un semblable calcul est inadmissible ; c'est la réalisation des pires doctrines socialistes, se soldant par une spoliation. Encore que cette combinaison soit légale, il est certain qu'elle ne saurait être juste. En outre, elle est de nature à porter le plus grave préjudice sur l'ensemble du commerce et de l'industrie. Cette première entorse faite aux grands principes qui ont, jusqu'ici, régi tout notre droit public, quelle industrie et quelle initiative privée seront à l'abri d'une semblable mesure ? Pourquoi n'abolirait-on pas les droits sur les

fil et tissus de coton ou de laine, afin de réaliser, dix ans plus tard, le monopole du tissage, du filage et de la vente au profit de l'État? Ce serait déjà une grande gêne pour l'industrie d'être exposée à se voir rachetée par l'État, pour être convertie en un monopole, de plus en plus envahissant; que dire si, par une voie détournée, le rachat s'effectue gracieusement, sans l'indemnité que l'on a toujours reconnue à l'exproprié, indemnité qui est la dernière sauvegarde de l'industriel et lui permet de fonder son industrie sans la crainte d'être un jour arbitrairement ruiné.

Ceci posé, voyons de quelle nature serait ce monopole projeté. Il faut, en effet, parmi les monopoles d'État, distinguer ceux pour lesquels un intérêt supérieur est en jeu, et ceux qui sont institués dans un simple but de fiscalité.

Les premiers sont les plus nombreux; ce sont: le monopole des monnaies, des poudres et salpêtres, des postes et télégraphes, des transports. En faveur de tous l'on peut invoquer avec plus ou moins de bonheur l'intérêt général: Il serait impossible de laisser à l'initiative privée le soin de frapper les monnaies; il est indispensable que cette industrie jouisse d'une garantie que seul l'État est en mesure de donner. L'on ne pourrait mettre en avant les mêmes raisons lorsqu'il s'agit des transports, qu'ils aient lieu par la poste, le télégraphe, le téléphone, ou par chemin de fer. Rien, dans aucun de ces cas,

ne s'oppose à ce que ces services soient entre les mains de l'industrie privée et ouverts à la libre concurrence. Pourtant le fait qu'il faut desservir des régions, sans en retirer de bénéfice et, par conséquent, entretenir un matériel et des services sans rémunération, aussi bien que des motifs de sécurité et les intérêts de la défense nationale, militent en faveur du monopole, qu'il soit exercé directement par l'État, ou concédé à une entreprise privée.

Enfin, pour justifier le monopole des poudres, on met en avant le danger que présentent la fabrication et l'emmagasinage de ce produit. La liberté de fabrication et de vente qui existe en Angleterre et en Belgique, par exemple, ne semble cependant pas avoir donné de plus mauvais résultats ; et, d'ailleurs, la plus simple logique devrait conduire l'État français à monopoliser la dynamite qui est autrement dangereuse encore. Quoi qu'il en soit, il n'entre pas dans notre sujet de discuter ce point, et nous pouvons admettre que la sécurité publique nécessite le monopole des poudres et salpêtres.

A côté de ces monopoles que l'intérêt général peut justifier, nous avons dit qu'il y en avait d'autres qui ne constituent que des impôts indirects ; le monopole des tabacs et des allumettes est dans ce cas ; le monopole du pétrole entrerait aussi dans cette catégorie.

Cette façon, pour le Trésor, de se procurer des

ressources, a l'avantage d'être rémunératrice, sans être trop lourde pour le contribuable. Perçue à l'occasion d'un achat, l'acheteur ne s'aperçoit pas quelle est la part destinée à payer la marchandise et quelle est la part qui représente l'impôt. Les deux choses se confondent dans son esprit, comme représentant le prix de la marchandise.

On peut objecter qu'une taxe perçue sur l'industriel et le marchand aurait le même résultat ; l'un et l'autre feraient entrer le prix de l'impôt dans leurs frais généraux et pourraient vendre au même prix que l'État, sans que le consommateur en soit plus incommodé. Le monopole d'État a, sur cette situation, un avantage : c'est que, quelle que soit la taxe, l'industriel prélèvera sur le prix de vente son bénéfice, tandis que dans le monopole, ce bénéfice vient, entre les mains de l'État, augmenter le rendement de l'impôt. Il s'en suit que, à égalité de prix de vente, l'État récupérera un plus grand bénéfice par le monopole, que par des taxes.

Telle est l'argumentation que l'on fait valoir en faveur des monopoles fiscaux ; ces avantages fussent-ils démontrés, la généralisation de l'impôt perçu de cette façon nous semble dangereuse. A côté du monopole des tabacs, des allumettes, des cartes à jouer, qui existent déjà, on propose celui du pétrole, de l'alcool, du sucre, etc. On attribue ainsi à l'État des fonctions pour lesquelles il n'est pas fait. L'État, en

effet, puise ses attributions dans sa nature même : il doit rendre les services commandés par l'intérêt général, en tête desquels nous trouvons la défense nationale, les services de justice et d'administration. L'on aurait, au contraire, bien du mal à faire dériver, de la conception actuelle de l'État, la fonction d'industriel. Sans doute, pour pourvoir à toutes ses attributions normales, l'État a-t-il besoin de se procurer des ressources énormes, mais il n'a pas besoin, pour cela, de sortir de son domaine et d'empiéter sur celui de l'initiative privée. C'est aux impôts directs et aux taxes qu'il doit s'adresser pour alimenter son budget.

Nous ne voulons pas par là condamner de parti pris toute exploitation directe par l'État, puisque nous l'admettons là où un intérêt supérieur est en jeu, là où l'État semble pouvoir s'acquitter mieux de sa tâche que l'industrie privée ; mais nous estimons que ce doit être une exception et que, pour motiver un monopole d'État, il ne suffit pas de montrer le gain à réaliser, car toute industrie et tout commerce donnent à ceux qui les exercent un bénéfice que l'État, en se substituant à eux, pourra s'approprier. L'on se trouve ainsi entraîné vers la réalisation des doctrines socialistes, et il n'est pas douteux que, en effet, pour beaucoup de ceux qui réclament le monopole des pétroles, c'est bien avec l'arrière-pensée de réaliser par la suite la même réforme pour d'autres

produits, et d'arriver peu à peu à un changement profond dans l'économie même du pays.

Le pétrole est tout indiqué pour un premier pas dans cette voie. L'industrie du raffinage est une industrie plus ou moins monopolisée ; elle est arrivée au point où la doctrine évolutionniste préconise le rachat par l'État, le point où, la concurrence s'étant détruite d'elle-même, l'on se trouve en présence d'une organisation unique à laquelle l'État peut se substituer sans effort et sans difficulté.

Bien qu'il soit excessif d'attribuer au syndicat des raffineurs un monopole absolu, puisqu'il existe une concurrence, et qu'il y a plutôt énorme prépondérance d'un élément sur les autres, nous croyons pouvoir, en effet, considérer l'industrie des pétroles comme à peu près monopolisée en fait et nous ne discutons pas que cette situation faciliterait beaucoup la réalisation du monopole. Il y aurait, sans doute, des indemnités à payer, mais la réforme n'amènerait pas les perturbations économiques qui surgiraient certainement dans une industrie plus diffuse. Toutefois, il convient de remarquer que, si l'existence du syndicat facilite l'établissement du monopole légal, il ne le justifie pas. Pour ce faire, il faut s'appuyer sur un principe doctrinal, que nous ne pouvons discuter ici, parce qu'il dépasserait de beaucoup le cadre modeste de cette étude.

D'ailleurs, quelque caractère qu'ait la réforme

projetée, il est évident que, pour la justifier, il faudra démontrer tout l'intérêt que la société peut avoir à monopoliser une industrie lorsque des conditions économiques naturelles ont préparé cette réforme, et faire ressortir les avantages qui en résulteraient pour l'État exploitant et pour le consommateur. C'est ce point que nous nous bornerons à discuter, eu égard au produit que nous étudions.

A l'appui du projet de monopole des pétroles, on fait, en effet, valoir le profit de l'État et celui du consommateur. L'État trouvera l'appoint des bénéfices considérables, que réalisent actuellement les raffineurs syndiqués ; quant au consommateur, au lieu d'être en présence d'industriels mûs par leur seul intérêt, et cherchant à prélever sur lui les plus gros bénéfices, il aura à traiter avec l'État qui, soucieux de l'intérêt général, saura limiter son appétit, et abandonner une partie des gains qu'il pourrait réaliser, en abaissant son prix de vente.

Pour justifier cette dernière affirmation, il faudrait établir que les raffineurs profitent de leur situation pour maintenir les prix à un taux excessif. Or, c'est là une accusation toute gratuite. La constitution du syndicat des raffineurs n'a nullement produit une hausse du pétrole et, actuellement, les prix ne sont pas sensiblement plus élevés en France que sur les principaux marchés européens. Même, s'il faut admettre que les cours ont une tendance à rester

plus élevés en France qu'ailleurs, cela tient aux conditions d'exploitation, qui sont plus onéreuses dans notre pays que sur les lieux de production, et le même facteur agirait si l'industrie était entre les mains de l'État. Nous croyons, d'ailleurs, avoir suffisamment insisté sur cette idée, que ce n'est qu'en faisant mieux et plus économiquement, que les industries syndiquées, en général, et celle du pétrole en particulier, peuvent décourager la concurrence, et l'empêcher de naître ou de se développer. Si les raffineurs voulaient maintenir des prix très élevés, immédiatement l'appât de gros bénéfices à réaliser susciterait des énergies nouvelles et permettrait à la concurrence de lutter heureusement. Nous ne nions, d'ailleurs, pas que l'État doit faciliter autant que possible l'établissement d'industries rivales, et nous reviendrons sur ce point dans notre conclusion.

Ceci posé, il nous reste seulement à examiner si l'État trouvera cependant, dans l'exercice de l'industrie du raffinage, des ressources sérieuses pour son budget, ressources dont il pourrait faire bénéficier en partie les consommateurs.

A l'appui du projet de la Commission du budget, le rapporteur, M. Merlou, fait valoir un bénéfice de 6 millions au profit de l'État, une somme égale étant employée au dégrèvement des consommateurs. Le rapporteur ne se hasarde d'ailleurs pas à fournir des arguments, et ne nous dit pas où il a trouvé la base

de ses calculs ; il se contente d'affirmer. Son assertion revient à dire que le Syndicat des raffineurs réalisait annuellement 12 millions de bénéfices avant 1903.

Nous ne contesterons pas ce chiffre, bien qu'il soit peut-être au-dessus de la vérité ; mais, pas plus que M. Merlou, nous n'avons de base d'appréciation, et ne pourrions apporter qu'un chiffre tout approximatif.

Admettons-le donc, et considérons d'ailleurs que, si l'on tient compte du nombre des usines, de la valeur du matériel, de celle des navires, wagons et réservoirs, et enfin de tous les frais considérables que nécessitent l'industrie et le commerce du pétrole, par suite de l'immobilisation de capitaux qui en résulte, cette somme ne constitue peut-être pas un revenu commercial tellement anormal, et ne représente pas, pour la multiplicité des opérations, des bénéfices si exagérés.

Quoi qu'il en soit, l'État peut-il compter sur le même profit ? Nous ne le croyons pas.

Nous ne voulons pas refaire ici le procès, si souvent renouvelé, contre les industries d'État. Michel Chevalier a réfuté avec beaucoup de justesse beaucoup des critiques que l'on adresse à l'État-industriel, et après lui beaucoup d'autres économistes. Cependant, il convient de signaler que les auteurs comparent habituellement l'exploitation de l'État avec des industries privées offrant tous les caractères d'une

administration, et présentant, par suite, les mêmes défauts et inconvénients. Or le parallèle ne conviendrait peut être pas eu égard à l'industrie et au commerce du pétrole, car le syndicat des raffineurs n'offre, à aucun point de vue, l'aspect d'une administration. Chacune des maisons qui le composent jouit de la plus grande autonomie ; l'accord ne se fait que sur la politique générale, l'établissement des prix et la répartition de la production ; mais chacun des raffineurs a plein pouvoir pour traiter ses affaires particulières au mieux de ses intérêts, pour modifier ou perfectionner ses moyens de production, faire les dépenses utiles.

Ce n'est pas là le cadre habituel de l'exploitation par l'État, où la plus grande concentration dans la direction est de règle, et où l'établissement des budgets annuels enlève toute souplesse et toute force pour une politique de longue portée.

Sans doute, on nous objectera que rien ne s'oppose à ce que, en établissant le monopole, on attribue une plus grande autonomie à chacun des établissements que l'on pourrait maintenir distincts, et que rien ne s'oppose non plus à ce que l'on adopte un budget spécial, qui serait voté en une fois pour plusieurs années ; mais nous ne croyons pas que ces principes soient facilement admis, sans quoi, il y aurait lieu tout d'abord de les mettre en application à l'égard des monopoles d'État déjà existants.

Il y aurait donc là vraisemblablement une première infériorité pour l'exploitation par l'État. L'étude des différentes industries que l'État exerce déjà pourrait nous en révéler d'autres. Mais à côté de ces considérations générales, nous en voyons de toutes spéciales à notre sujet.

Le syndicat des raffineurs a amorti, en grande partie au moins, son énorme matériel, ses installations, ses réservoirs, ses usines. Il peut donc travailler le plus économiquement possible. L'État, au contraire, sera obligé de tout racheter et, pour cela, il lui faudra bien se procurer, soit par l'argent, soit par l'impôt, les fonds nécessaires, dont les annuités viendront d'autant réduire ses bénéfices.

D'autre part, les conditions du commerce mondial sont telles que l'État pourra difficilement faire ses achats dans des conditions aussi avantageuses que les raffineurs syndiqués. En face des grandes organisations qui dominent la production, il faut une souplesse et une liberté d'allure que l'État n'a pas. Nous avons vu les raffineurs s'allier à la Standard, nous les avons vus traiter avec d'autres compagnies étrangères, nous les avons vus, encore, créer en Roumanie une société qui, en leurs mains, est une arme de guerre (1). Demain, ces mêmes raffineries pourront

(1) D'après des renseignements, le syndicat des raffineurs aurait récemment constitué une raffinerie et une société d'exploitation en Galicie dans le même but.

posséder des puits de pétrole, des docks et des réservoirs dans des ports étrangers, comme ils en ont eus aux États-Unis.

Tous ces moyens sont refusés à l'État. Bien qu'il exploite, comme le ferait un industriel, il ne perd pas son caractère d'État et il ne pourrait se comporter comme une personne privée. Il est impossible que l'État, c'est-à-dire la nation, possède des terrains, des puits de pétrole et des raffineries à l'étranger ; il est non moins impossible qu'il fasse un contrat d'une longue durée avec telle ou telle société étrangère. Par suite, l'État se voit refuser tous les moyens par lesquels les sociétés privées peuvent agir sur les producteurs étrangers pour se faire concéder des conditions d'achat avantageuses. Il faudra, à l'État procéder par adjudication et, ce mode de fourniture est loin d'être aussi avantageux qu'on le pense.

Bien qu'elle soit le seul mode d'achat qui, entre les mains de l'État offre une garantie suffisante, l'adjudication n'est qu'une façade derrière laquelle trouvent place toutes les combinaisons. Étant donnée la grande concentration que nous avons trouvée dans la vente du pétrole brut, il sera bien facile de s'entendre afin de soumissionner à un prix suffisamment élevé pour laisser, non seulement un bénéfice, à ceux qui se chargeront de la fourniture, mais encore des commissions à tous ceux qui se seront abstenus de se mettre en concurrence. Le prix d'achat se trouvera

ainsi faussé et grossi démesurément, et absorbera bien vite, entre les mains de l'État ; tout le bénéfice actuel des raffineurs.

Le dégrèvement de 6 millions, que l'on promet aux consommateurs, se trouvera donc réduit et supprimé en même temps.

La réforme que l'on propose n'apparaît donc avantageuse, ni au point de vue financier, ni au point de vue économique ; le seul avantage que l'on en peut espérer, c'est une petite somme très problématique pour le Trésor. Cette augmentation de recettes, à supposer qu'elle se réalise, serait bien faible pour mériter une pareille réforme et substituer au système actuel, quelque défectueux que l'on puisse le supposer, un système qui présente des inconvénients plus graves encore.

CONCLUSION

RETOUR A UNE PROTECTION EFFECTIVE EN FAVEUR DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE DE RAFFINAGE

Nous avons démontré les inconvénients du régime actuel des pétroles, tel qu'il résulte de la taxe de raffinage. Nous avons vu qu'il ne permettait pas à l'industrie française de lutter contre la concurrence étrangère et qu'il devait forcément conduire à la suppression de tout raffinage en France.

D'autre part, nous avons établi que l'unification de notre tarif douanier et le monopole des pétroles au profit de l'État entraîneraient des conséquences plus funestes encore.

Nous proposons donc de revenir à une protection non plus illusoire, mais effective.

Sans doute, on n'évitera pas ainsi les inconvénients d'un certain monopole de fait, mais il n'appartient pas au législateur de créer une concurrence très active. Les causes de concentration ne sont pas en France, mais dans les pays de production ; or, quoi

qu'on fasse, on ne pourra pas agir sur les trusts et sur les syndicats étrangers. Toutes ces organisations sont en dehors de notre action et il serait illusoire de vouloir les atteindre. Nous n'avons à choisir qu'entre trois monopoles : celui de l'État, celui des sociétés étrangères ou celui des raffineurs de pétrole. Nous préférons ce dernier, parce qu'il se résout par de plus grands avantages.

Nous admettons donc qu'il faut permettre à l'industrie du raffinage de vivre, et pour cela rétablir un écart de droits qui lui permette de lutter contre les importations de raffiné.

Ce premier résultat acquis, tout l'effort du législateur doit tendre à empêcher les industriels d'abuser de la protection pour maintenir des prix trop élevés. En d'autres termes, il faut par tous les moyens possibles permettre à la concurrence de s'établir, en sorte que, s'il y a monopole, celui-ci résulte, non pas de dispositions législatives, mais de l'excellence d'une organisation contre laquelle on ne puisse lutter.

Le premier moyen, pour atteindre ce but, sera de m'accorder que la protection strictement nécessaire. Insuffisante, elle favorise l'industrie étrangère, mais, excessive, elle tend à accorder aux industriels français une véritable prime et ce n'est pas ce que nous demandons. La loi de 1893 ne semblait pas avoir

donné de mauvais résultats à ce point de vue. L'écart de 3 fr. 50, qu'elle instituait, était suffisant puisqu'il permettait à l'industrie française de se développer, et il n'était pas exagéré, puisque, parallèlement, les importations de raffiné avaient pu augmenter. Peut-être peut-on trouver une limite encore plus juste, qui sauvegarde les intérêts des raffineurs français. C'est en tout cas, entre 2 fr. 25 et 3 fr. 50 et tout près de ce dernier chiffre qu'il faut la chercher.

Nous ne croyons pas qu'une protection établie sur une base aussi restreinte permette de grands abus. Elle ne vient, par hypothèse, que compenser la différence de frais qui incombent respectivement à l'industrie française et à l'industrie étrangère ; par suite, il serait difficile aux industriels français de maintenir des prix élevés sans provoquer immédiatement des importations de raffiné.

Cependant, il faut remarquer que, à la protection légale s'en ajoute une autre due aux conditions du transport et de l'emmagasiner du pétrole.

Du moment, en effet, que l'industrie française est protégée contre l'importation de produits fabriqués, celle-ci ne pourra se produire que si les raffineurs veulent maintenir les prix à un taux trop élevé. Il en résulte que des importateurs ne pourront faire les frais d'installations permanentes, qu'ils ne disposeront pas en France de réservoirs pour l'emmagasi-

nage du pétrole, et que, par suite, ils seront obligés d'importer en barils. Les raffineurs bénéficieront donc de toute la différence de frais entre le transport en barils et le transport en vrac, et ils pourront maintenir les prix bien au-delà de la marge qui leur est laissée par la protection légale sans avoir à craindre de concurrence.

Il y a là une difficulté, parce qu'on ne peut tenir compte de cette considération dans l'établissement de l'écart de droits entre le pétrole brut et le pétrole raffiné. Si on le calcule de façon à ce qu'il ne protège les industriels français que contre une importation qui se produirait en barils, l'on rend, du même coup, la protection insuffisante contre des importations en bateaux-réservoirs ; celles-ci pourront donc s'organiser d'une façon normale et permanente, et l'industrie française ne pourra plus lutter : la taxe de raffinage de 1903 l'a prouvé abondamment.

Deux moyens peuvent être proposés pour remédier à l'inconvénient que nous signalons. Le premier consiste à supprimer la surtaxe sur pavillon qui est actuellement de 5 francs ; les ports d'Anvers, de Londres, pourraient alors jouer le rôle de régularisateurs des prix. Les stocks y sont toujours considérables et les frais de transport peu élevés. Dès que les cours en France atteindraient un taux excessif, les pétroles raffinés viendraient sur notre marché

dans des conditions aussi avantageuses que s'ils avaient été importés directement et emmagasinés en France. L'écart entre le transport en barils ou en tank-steamers ne jouerait donc plus en faveur des raffineurs français. Malheureusement, il est impossible de supprimer la surtaxe sur pavillon, sans porter un préjudice grave à notre marine marchande. C'est pourquoi nous préférons la seconde solution.

Elle consiste dans la construction, par l'État ou les Chambres de commerce, de réservoirs de pétrole qui seraient assimilés aux magasins généraux, et qui pourraient être établis sous entrepôt de douanes. Il suffirait qu'il y ait, pour chaque pays d'origine, un réservoir destiné au pétrole et deux à l'essence. Il n'y a, en effet, pour un même lieu de production, qu'une qualité de pétrole d'exportation et il n'y aurait, par conséquent, aucun inconvénient à mélanger des quantités appartenant à plusieurs commerçants. Pareille faculté n'existerait pas pour l'essence, dont la densité varie beaucoup, et dont la valeur augmente en raison inverse de la densité ; mais on pourrait se contenter de deux réservoirs, l'un pour l'essence légère, l'autre pour l'essence lourde, en imposant aux importateurs, pour chaque espèce d'essence, une densité donnée, celle qui est la plus courante pour un même centre de production.

Une telle organisation n'exigerait pas des frais bien considérables, même à supposer que de semblables installations soient réalisées sur deux ou trois points du territoire, ce qui serait fort souhaitable ; elle serait de nature à influencer heureusement sur le commerce du pétrole dans notre pays. N'importe quel commerçant pourrait importer dans des conditions avantageuses ; il lui suffirait de disposer des capitaux nécessaires à l'achat du pétrole, à l'affrètement d'un navire et à la location des réservoirs publics. Il n'aurait pas besoin, comme maintenant, d'immobiliser des sommes considérables pour acheter des terrains et construire des réservoirs. L'opération étant facilitée serait susceptible de tenter plus de gens, et il est très certain que, en dehors des sociétés de production ou d'importation étrangères, beaucoup de commerçants français se livreraient à ces importations dès que la différence entre les prix de vente sur les lieux de production et ceux pratiqués par les raffineurs, les rendrait susceptibles de donner un bénéfice.

De cette façon, la concurrence sera facilitée dans la mesure du possible, sans compromettre le sort de l'industrie française qui sera protégée par un écart de droits suffisant entre le raffiné et le brut. Tous les intérêts seront sauvegardés, et tous les avantages qui peuvent résulter, pour notre économie générale,

de l'existence d'une industrie du pétrole, se trouveront maintenus, tandis que les inconvénients de la très grande concentration inévitable dans ce commerce, seront réduits au minimum.

Telle est, à notre avis, la meilleure solution que comportent les questions soulevées par l'exercice de l'industrie et du commerce du pétrole dans notre pays. Il serait urgent de l'adopter d'une façon durable. Il est, en effet, inadmissible d'assujétir des industriels et des commerçants à une législation hésitante, qui varie constamment et, d'autre part, il faut prendre garde que, en réduisant la protection qu'on leur accorde à un taux dérisoire, on pousse de plus en plus les raffineurs français à chercher leur appui dans les grandes sociétés étrangères. N'ayant plus de puissance propre, trouvant ses assises dans l'exercice d'une industrie fortement constituée, ceux-ci sont de plus en plus portés à devenir réellement les agents des trusts étrangers ; ce reproche, qu'on leur a adressé à tort il y a quelques années, prend corps chaque jour davantage ; la faute n'en est pas aux raffineurs, mais à l'État qui les a imprudemment abandonnés.

Raffineurs français, importateurs de pétroles raffinés, c'est entre ces deux termes que la concurrence doit s'établir. En maintenant longtemps une protection excessive, on a empêché le second de ces éléments d'entrer en ligne de compte. En ruinant le raf-

finage français, c'est le phénomène inverse que l'on provoque. La vérité est, comme presque toujours, dans le juste milieu.

Vu :

Le Président de la thèse,

Vu :

P. CAUWÈS.

Le Doyen,

CH. LYON-CAEN.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

L. LIARD.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
BIBLIOGRAPHIE	VII
AVANT-PROPOS.....	4

PREMIÈRE PARTIE

Le pétrole dans le monde.

CHAPITRE I ^{er} . — <i>Notions sommaires sur la nature et la composition des pétroles</i>	7
a) Caractères physiques et chimiques du pétrole.....	7
b) Distillation du pétrole.....	40
c) Variation de la nature des pétroles d'après leur provenance.....	42
CHAPITRE II. — <i>Distribution du pétrole sur la surface du globe</i>	15
CHAPITRE III. — <i>L'organisation de la production et le commerce d'exportation</i>	39
1 ^o L'organisation de la production.....	43
2 ^o Le commerce d'exportation. — La situation actuelle du marché européen	80

DEUXIÈME PARTIE

L'industrie et le commerce du pétrole en France.

CHAPITRE I ^{er} . — <i>L'industrie du raffinage et le commerce du pétrole de 1860 à 1903</i>	89
A) Historique de la législation douanière jusqu'en 1893	89

	Pages
B) Les importations, le raffinage et le commerce du pétrole jusqu'en 1893.....	98
C) La situation du marché français après la constitution du syndicat des raffineurs et son entente avec la Standard pendant la période 1893-1903	111
CHAPITRE II. — <i>La taxe de raffinage instituée par la loi des finances de 1903</i>	126
A) Ses conséquences sur l'industrie	131
B) Ses conséquences sur le commerce.....	132
CHAPITRE III. — <i>Les solutions proposées à la question du pétrole en France</i>	145
A) L'unification des droits	145
B) Le monopole de l'État... ..	155
CONCLUSION... ..	170

Grande Imprimerie de Blois, 2, rue Haute.
